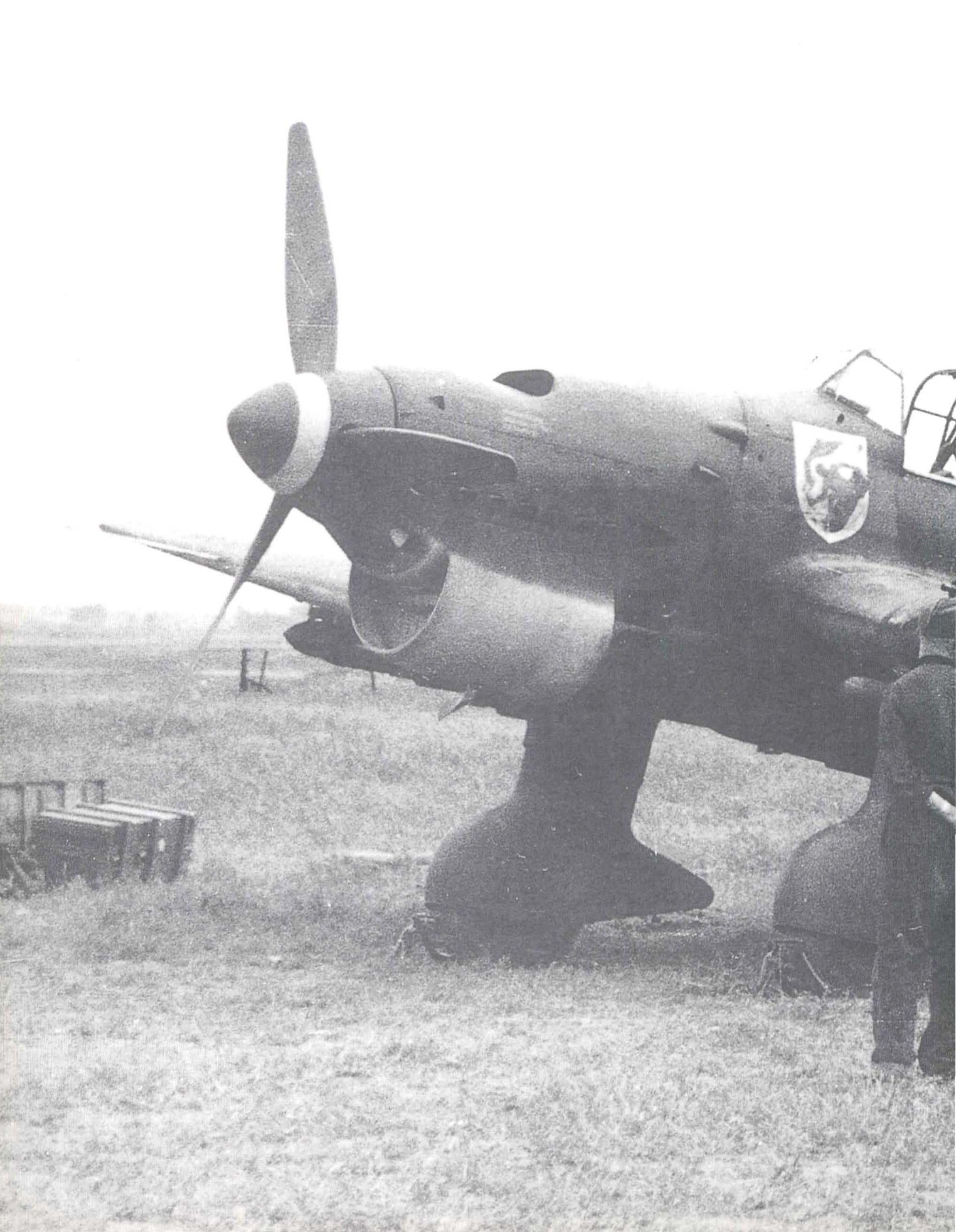


AVIONES
EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS
EL BOMBARDERO
EN PICADO
JUNKER Ju 87
"STUKA"
Iain Wyllie
ediciones
del Prado
OSPREY
AVIATION

EL BOMBARDERO EN PICADO *JUNKER Ju 87 "STUKA"*

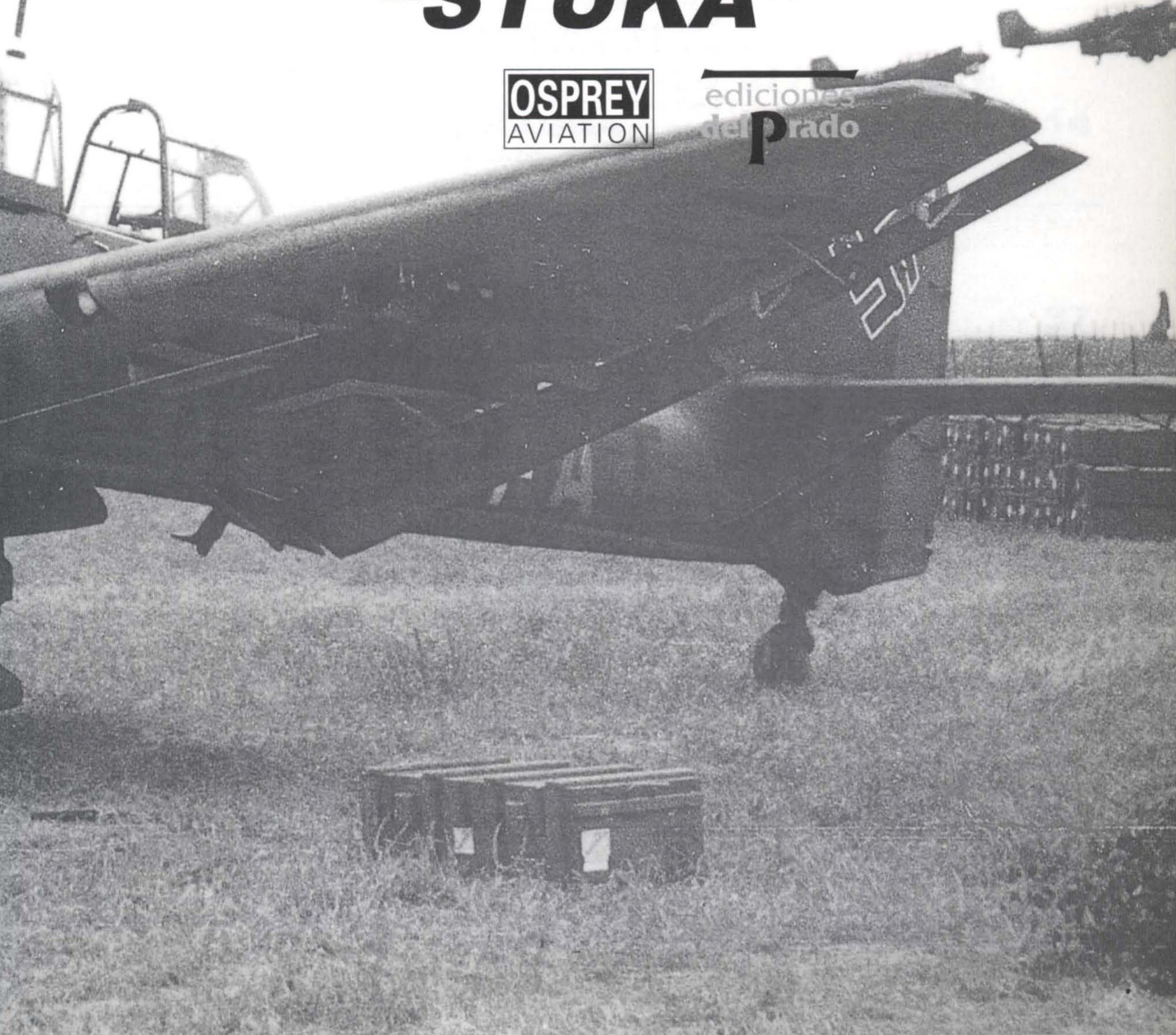


AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 21

EL BOMBARDERO EN PICADO *JUNKER Ju 87 "STUKA"*

OSPREY AVIATION

ediciones del Prado



Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: José Romero
Texto: John Weal
Basado en: *Junkers Ju 87 Stukageschwader 1937-41*
Perfiles de aviones de: Chris Davey
Ilustraciones de aviones de perfil de John Weal
Ilustraciones de figuras de Mike Chappell
Ilustración de portada de: Iain Wyllie
Ilustraciones de figuras de: Mike Chappell
Planos a escala de: Mark Styling
Láminas en color: John Weal

Cea Bermúdez, 39-6ª
28003 Madrid

Importador en Argentina I.D.E.S.A.
Patagones 2613 – CP 1437 C. Fed.
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
AYERBE y Cia. S.R.L.
Isabel la Católica, 1644 – CP 1269 C. Fed.
Distribuidor en Interior
D.G.P.
Alvarado 2118 – CP 1290 C. Fed.

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-381-6
D.L.: 11587-2000

ILUSTRACIÓN DE PORTADA
Pilotado por el Stk del 5./StG 77, el Ju 87B-1 Anton-Nordpol (S2+AN) larga todo su mortífero cargamento (compuesto por una bomba de 250 kg y cuatro bombas de 50 kg transportadas bajo las alas) contra un objetivo en el Canal occidental, a principios del verano de 1940. Momentos después de soltar sus bombas, el Ju 87 se topó con un Hurricane I del Grupo Nº. 10 del Mando de Caza, que le derribó de inmediato.

ÍNDICE

PREPARATIVOS DE GUERRA

Cuando el 2 Lt. William Harry Brown del Sqn. Nº. 84 de los Royal Flying Corps (RFC) inclinó hacia tierra el morro de su S.E. 5ª de reconocimiento sobre el Frente Occidental, poco después del mediodía del 14 de marzo de 1918, poco podía imaginar que estaba poniendo en marcha una avalancha de ideas y acontecimientos que darían la vuelta al mundo, pasando por los Estados Unidos y el Extremo Oriente, para acabar regresando a esta misma región y causar estragos unos 22 años más tarde.

Lo que hacía al pequeño caza de Harry Brown diferente de tantos otros S.E. 5a que patrullaban los cielos en aquel día de marzo era que llevaba instalado un rudimentario soporte para bombas bajo el fuselaje. Y la barcaza alemana de municiones que atacó y hundió aquella tarde en el Canal de la Mancha, al oeste de St. Quentin, fue víctima del que muchos consideran el primer ataque deliberado de bombardeo en picado.

A pesar de este éxito inicial, el Sqn. Núm. 84 no llevó a cabo ninguna otra misión de este tipo, aunque se efectuaron una serie de pruebas cuidadosamente supervisadas –empleando tanto cazas S.E. 5a como Sopwith Camel– en la Estación Experimental de Armamento de la RAE en Orfordness, en la costa de Suffolk, durante los meses inmediatamente posteriores al Armisticio. Sin embargo, los responsables de la Royal Air Force (como pasó a denominarse la RFC desde el 1 de abril de 1918) decidieron que las posibles ventajas del bombardeo de precisión en picado se verían claramente superadas por el considerable número de bajas que cabría esperar entre los pilotos entrenados para efectuar tales ataques.

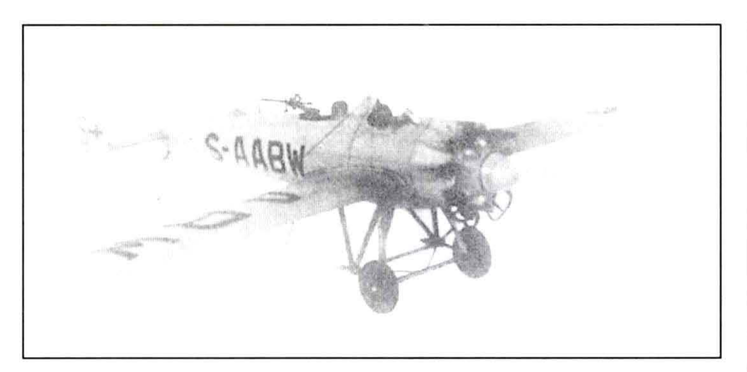
La mayor parte de las principales fuerzas aéreas con base en tierra de todo el mundo eran de la misma opinión. Inicialmente, sólo las armas aéreas de la Marina y del Cuerpo de Marines de los Estados Unidos consideraron que el concepto del bombardero en picado ofrecía las mayores posibilidades para lograr la extrema precisión necesaria al atacar pequeños objetivos móviles en el mar.

Mientras tanto, en la derrotada Alemania, cualquier argumento a favor o en contra del bombardero en picado frente al tradicional bombardero de gran altitud no dejaba de ser forzosamente académico. El Tratado de Versalles de 1919 la había despojado de todo armamento ofensivo, y la industria bélica alemana tenía expresamente prohibida la fabricación de tales equipos. Sin embargo, cuando aún estaba fresca la tinta en aquel odiado *Diletat,* las empresas comenzaron a estudiar la manera de sortear las restricciones que se les impusieron.

Una de aquellas compañías era la Junkers Flugzeugwerke AG con sede en Dessau, la cual estableció a principios de los años veinte una filial en Suecia, AB Flygindustri en Limhamn-Malmö. En esta subsidiaria



Co-diseñador del K 47, el Dipl-Ing Hermann Pohlmann (centro) sirvió con el Ejército Imperial Alemán del Aire en Italia durante la I Guerra Mundial. Fue derribado y hecho prisionero por los británicos a finales de 1917. Se unió a la compañía Junkers en 1923, y diez años después Pohlmann, que contaba por entonces 39 años de edad, empezó a trabajar en el que sería probablemente el más famoso diseño de toda su carrera, el Junkers Ju 87.



Equipado con un motor Bristol Jupiter VII de 480 caballos, vemos aquí el primer prototipo del Junkers K 47 con su registro inicial de avión civil sueco, S-AABW. Tras su posterior evaluación en Lipezk, este aparato (una vez sustituido el motor por el Siemens Sh 20 de 540CV) fue asignado a la DVL (Centro Experimental de la Aviación Alemana) en Berlín-Adlersdorf con la denominación Junkers A 48 dy, número de registro D-2012.

pudieron dedicarse libremente a la producción y desarrollo de aviones militares principalmente. Entre los modelos que se construyeron en Limhamn había un caza biplaza muy avanzado. Diseñados por el Dipl-Ing Karl Plauth y Hermann Pohlmann, los dos prototipos del Junkers K 47 volaron por primera vez en 1929 y fueron evaluados posteriormente en el centro clandestino de entrenamiento aéreo alemán ubicado en Lipezk, al norte de Voronezh, en la Unión Soviética.

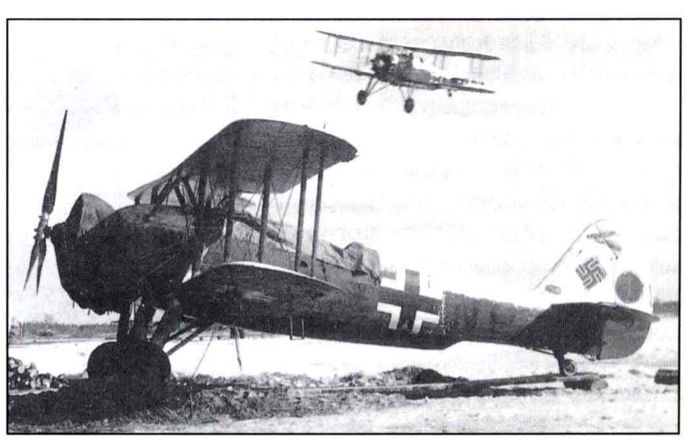
Mientras se completaba una primera remesa de producción de 12 cazas K 47 para la exportación (seis para el Gobierno Central Chino y cuatro para la Unión Soviética), el *Reichswehr* (el ejército interno de 100.000 hombres que los firmantes de Versalles le permitieron mantener a Alemania) adquirió los dos prototipos y los dos aviones restantes para exportación.

Tras comprobar que eran capaces de transportar una carga de bombas de 100 kg (8 bombas de fragmentación de 12,5 kg) en los soportes de los planos, tres de estos aparatos se sometieron a pruebas en Lipezk destinadas a verificar su eficacia en misiones de bombardeo en picado. Aunque dichas pruebas tuvieron éxito, el elevado coste por unidad impidió al *Reichswehr* formalizar un contrato de fabricación, dado su exiguo presupuesto, y los cuatro aviones (ahora denominados A 48) sirvieron en el *Reich* efectuando diversas labores de índole casi civil.

No obstante, ya estaba plantada la semilla; el perfil de depredador del K 47 original –si bien carecía de alas acodadas y su unidad de cola era doble– sugiere ya la eclosión de la forma del Stuka del periodo de guerra.

Por otra parte, hubo otros dos aviones que tuvieron un papel importante en la historia del desarrollo del bombardero en picado alemán, antes de la aparición del Ju 87. El primero de ellos surgió como resultado del creciente interés de los japoneses por el bombardeo en picado. Aunque al principio fue aliada de las potencias occidentales durante la I Guerra Mundial, Japón se encontraba también sujeta a restricciones a causa de tratados internacionales que estipulaban el número y tonelaje de buques principales que podía construir (con el fin de mantener una proporción de tres a dos favorable a Estados Unidos

A pesar de que el Heinkel He 50 fracasó estrepitosamente como "bombardero en picado provisional", el modelo resurgió durante la última mitad de la guerra como aparato de ataque nocturno a tierra en el frente oriental. Esta pareja, fotografiados durante el invierno de 1943/44, pertenecen al NSGr 11, una unidad compuesta por voluntarios estonios.



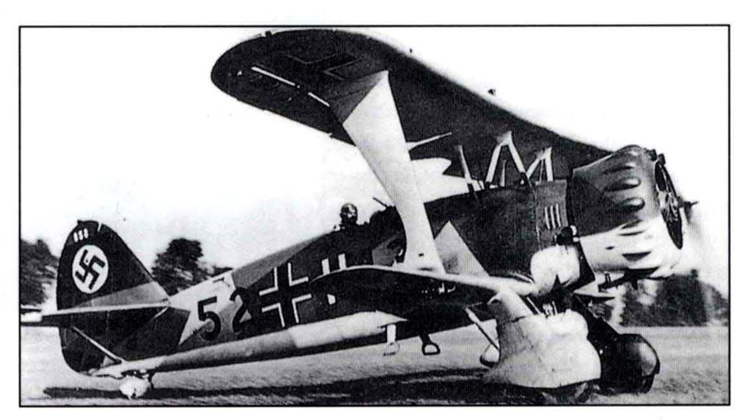
y Gran Bretaña). Al buscar maneras de compensar esta desigualdad, y ser conscientes de los experimentos de bombardeo en picado que estaba llevando a cabo la Marina norteamericana en el Pacífico, los japoneses buscaron la colaboración de Alemania; pero no se dirigieron a Junkers para ello, sino a la reputada empresa fabricante de hidroaviones Heinkel AG.

El resultado fue un diseño de hidroavión biplaza especialmente capacitado para efectuar picados; inicialmente equipado con flotadores, fue exportado posteriormente a Japón con la denominación Heinkel He 50D, donde sirvió como base para el modelo Aichi D1 A de la Marina Imperial Japonesa, un bombardero en picado que operaba desde portaaviones.

A continuación, Heinkel ofreció al *Reichswehr* un segundo prototipo de avión, terrestre esta vez. Tras una demostración en el centro de ensayos de Rechlin en 1932, seguida de una serie de pruebas en Lipezk, se admitió la puesta en servicio de este modelo como bombardero en picado He 50A en 1933, el año en que Adolfo Hitler llegó al poder. Por lo tanto, fue el *Reichswehr* bajo la República de Weimar, y no el nuevo régimen nacional socialista, el responsable de los preparativos e introducción del bombardero en picado en el nuevo arsenal clandestino, pero poderoso, que Alemania estaba reuniendo.

Sin embargo, tanto Hitler como el responsable de su todavía clandestina fuerza aérea –un tal Hermann Göring– siguieron con gran entusiasmo la senda ya iniciada. Y cuando Ernst Udet, un as de caza de la I Guerra Mundial que por entonces era piloto acrobático internacional, volvió de una gira por EE.UU. a principios de los años treinta cantando las excelencias y capacidad de bombardeo en picado del caza Curtiss Hawk II, que por entonces se ofertaba para exportación, Göring autorizó al recientemente instaurado *Reichsluftfahrtministerium* (Ministerio del Aire Alemán) para que concediese a Udet los fondos necesarios para la adquisición de dos ejemplares de este modelo, para uso en sus espectáculos acrobáticos. Se trató de una maniobra muy sagaz, pues no sólo daba la oportunidad a los diseñadores alemanes de examinar la más avanzada tecnología norteamericana, sino que servía como soborno para tentar al "filibustero" Udet (quien, al finalizar la I Guerra Mundial, mandaba el Jasta 4 del *Jagdgeschwader* "Richthofen" bajo las órdenes de Göring) para que volviese al ámbito oficial de la Luftwaffe.

La capacidad de los aparatos Curtiss para cubrir dos cometidos diferentes impulsó a la *Technisches Amt* (Oficina Técnica) del RLM a redactar unas especificaciones similares en febrero de 1934, para la construcción de un caza y bombardero en picado monoplaza. El diseño ganador, el Henschel 123, hizo su primera aparición pública en Berlín-Johannisthal en mayo del siguiente año. Lo pilotó el propio Ernst Udet, y sus prestaciones reforzaron considerablemente la postura de los partidarios del Stuka (es decir, del



La incursión de la compañía Henschel en la producción de bombarderos en picado, plasmada en el Hs 123, es más conocida ahora por su larga y provechosa carrera en servicio como avión de ataque a tierra; también estuvo activo en el frente ruso hasta 1944. Este primitivo ejemplo, Hs 123A-1 con Wk-Nr 858, lleva las insignias del 3./StG 165, que empleó este modelo entre 1936 y 1938.



Los primeros prototipos del Ju 87 V1 llevaban doble unidad de cola, pero durante un ensayo de picado a medio ángulo este conjunto empezó a oscilar. Cuando el piloto intentó recuperar, toda la superficie vertical de la derecha se separó del resto de la sección de cola, haciendo que el aparato se estrellase...

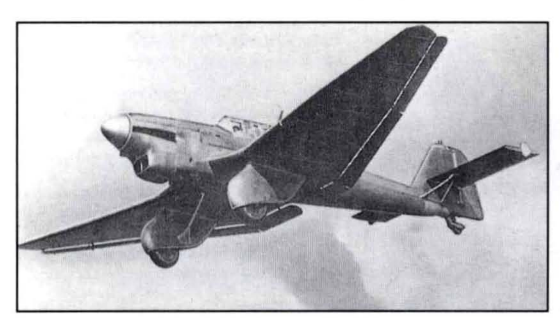
bombardero en picado) en el seno del RLM. No obstante, si descontamos sus primeros días en España, el Henschel no llegó a entrar en acción propiamente dicha. A lo largo de su dilatada carrera operativa (pues aún volaba en el Frente Oriental en 1944), el "*eins-zwei-drei*" (o un-dos-tres) se empleó con éxito como avión de apoyo cercano a baja cota. A pesar de ser el primer diseño de Stuka listo para que la Luftwaffe pidiese cualquier cantidad del mismo, desde el principio el Hs 123 fue considerado como una "solución inmediata" o, dicho de otro modo, una medida provisional, cuya finalidad era cubrir el vacío existente hasta la llegada de la segunda y definitiva fase en el programa del bombardero en picado, un aparato biplaza más avanzado, con mejores prestaciones y con capacidad para una mayor carga de bombas.

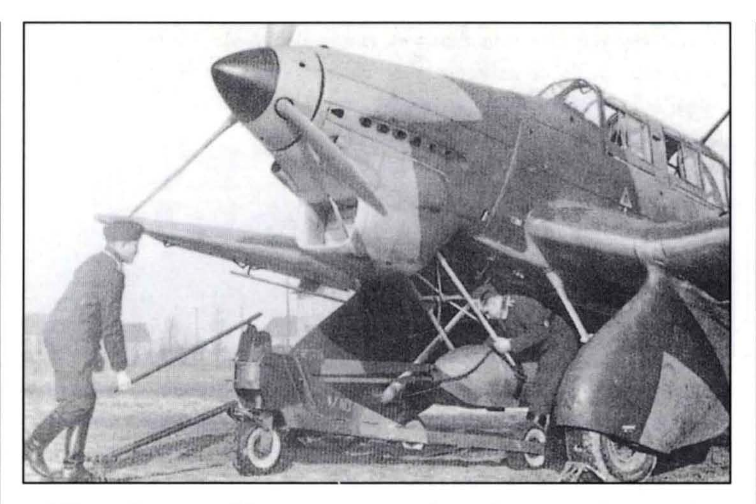
Con este fin, el RLM acudió al Dipl-Ing Hermann Pohlmann de Junkers, coautor del K 47 original (Karl Plauth perdió la vida en un accidente aéreo antes de finalizar el K 47). Pohlmann ya había comenzado por propia iniciativa los trabajos de diseño del Ju 87 en 1933, cuando se planteó por primera vez la necesidad de una segunda fase en el *Sturzbomber-Programm.* Para cuando se redactaron las especificaciones oficiales, unos dos años más tarde, él ya había empezado a construir tres prototipos y sacaba considerable ventaja a las compañías rivales, Arado y Heinkel.

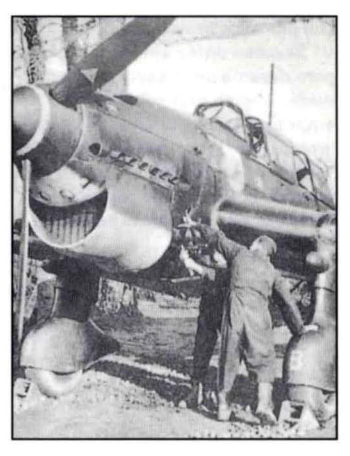
Aunque es evidente que se trataba de un producto de la misma familia que el K 47, los primeros Ju 87 eran unos aviones especialmente feos y angulosos, caracterizados por los planos de ala de gaviota invertida que se convertirían en el sello inconfundible de los más de 5.700 Stukas que se construyeron. Pero el Ju 87 se diseñó para cumplir un cometido específico, y en esta tarea resultó insuperable, a pesar de que, cuando se encontraba en su elemento natural, cayendo casi en vertical sobre su objetivo, se le comparó de forma un tanto caprichosa con una maligna ave depredadora: "la apertura del radiador y su tren de aterrizaje fijo parecían el pico abierto y las garras extendidas de una rapaz".

El primer prototipo Ju 87 V1, propulsado por un motor Rolls-Royce Kestrel V de 12 cilindros en V derecha y refrigerado por agua, tenía una unidad doble de cola bastante similar a la de su predecesor, el K 47. Pero cuando falló la cola en vuelo, durante un ensayo de picado a ángulo medio y se estrelló el V1, se rediseñaron los prototipos restantes con un único conjunto central de aleta y timón de dirección.

...y como consecuencia, los dos siguientes prototipos, los V2 y V3 (en la imagen), fueron rediseñados con un conjunto de unidad de cola central.





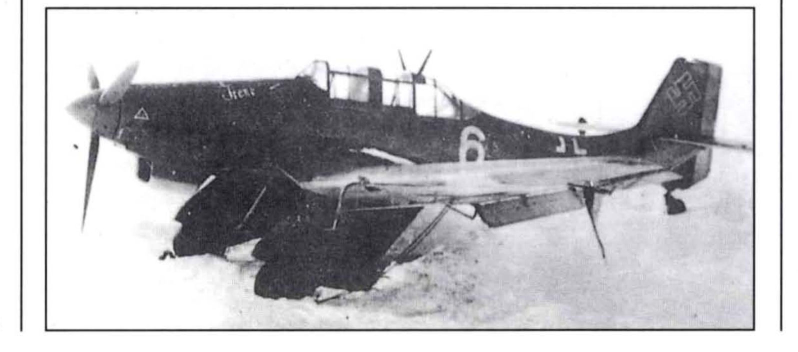


Estas dos instantáneas de un *Anton* y un *Berta* tomadas desde ángulos similares ilustran claramente las principales diferencias externas entre los dos modelos. Obsérvese el contorno curvado de la parte superior del morro en el primero, su gran entrada rectangular de aire para el radiador, enorme tren de aterrizaje carenado, y sección articulada de la cúpula de cabina con doble antena en forma de "cuernos". Por el contrario, el carenado superior del motor del *Berta* va "escalonado" para poder alojar la toma de aire del refrigerador de aceite, mientras que el radiador de morro redondo es más voluminoso. El nuevo tren de aterrizaje tal vez sea una mejora aerodinámica, pero no se puede decir lo mismo de la sección deslizante de la cúpula de cabina, con la posición rediseñada del artillero trasero.

Más tarde se añadió un cuarto prototipo a los tres primeros, el Ju 87 V4, que incluyó todas las lecciones aprendidas durante los ensayos en vuelo del trío original. Con motor Junkers Juno 210Aa en V invertida, alojado en un carenado revisado y más bajo para mejorar la visibilidad hacia delante, cúpula de cabina remodelada y planos verticales de cola de mayor tamaño, el V4 dio lugar directamente a la primera remesa de Ju 87A-0, modelo de preproducción dotado de todo su armamento; empezaron a salir de la cadena de montaje antes del final de 1936. Éstos, a su vez, dieron lugar a las remesas de producción A-1 y A-2 en el transcurso de 1937, y este último iba equipado con el motor revisado Juno 210Da.

En 1938, casi pisando los talones del último *Anton* que se construyó, salió de fábrica el primer *Berta*. Si lo comparamos con el Ju 87A, el modelo B no sólo montaba un motor más potente, el Juno 211 de inyección directa, sino que se rediseñó y modificó completamente el fuselaje, la cabina y el plano vertical. La diferencia más llamativa entre ambos modelos, no obstante, era que ya no se empleaba el enorme tren de aterrizaje carenado del *Anton* y se sustituía por un tren algo menos aparatoso y por lo tanto más aerodinámico.

Para cuando estalló la II Guerra Mundial, el Ju 87A se había retirado ya del servicio en primera línea y estaba relegado a unidades de entrenamiento. La mañana en que comenzaron las hostilidades, la fuerza operativa de Stukas de la Luftwaffe estaba compuesta por 346 Stukas, casi todos ellos del modelo Ju 87B, de los cuales sólo 22 estaban fuera de servicio.



Este *Anton* de la Stuka Vorschule 1 (Escuela Básica de Bombardero en Picado 1) estaba todavía en servicio como avión de entrenamiento en Bad Aibling en el invierno de 1940/41. Irene era la novia del piloto instructor August Diemer. Obsérvese que se han retirado las secciones inferiores de los "pantalones" del tren de aterrizaje para evitar que se acumule la nieve compactada.

LA LEGIÓN CÓNDOR

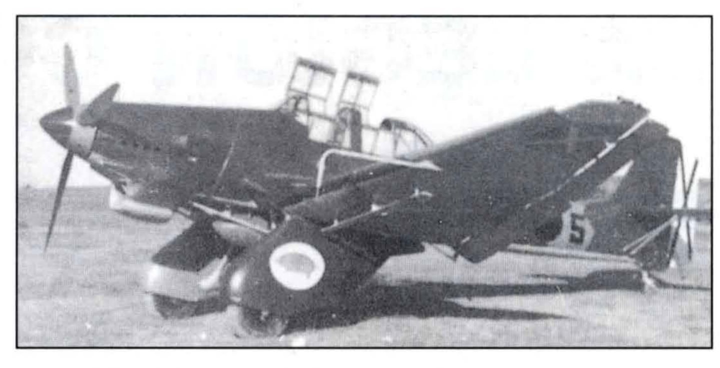
En la noche del 1 de agosto de 1936, el vapor *Usaramo* salió sigilosamente del puerto de Hamburgo. Cinco días después, al alba, atracaba en Cádiz y comenzaba a descargar su mercancía. El cargamento incluía seis He 51 embalados en contenedores, 20 baterías antiaéreas de 20 mm, unas 100 toneladas de material bélico adicional y 86 "turistas" civiles burdamente disfrazados. A pesar de que un destructor republicano alejado de la costa les disparó varias andanadas, todo el material se descargó sin problemas. El *Usaramo* llevaba entre su "carga" a algunos de los primeros participantes en la *Unternehmen Zauberfeuer* (operación Fuego Mágico), la respuesta de Hitler a la solicitud de ayuda del General Franco, caudillo del alzamiento nacional contra el gobierno español, que había estallado en el Marruecos español hacía menos de tres semanas. Una vez en tierra, los hombres y los suministros se trasladaron de inmediato a Sevilla, que estaba en manos de los nacionales; allí se reunieron en el aeródromo de Tablada con diez transportes Ju 52 que volaron directamente desde Alemania, con comandantes y tripulaciones de las líneas aéreas nacionales Lufthansa. Había comenzado la gestación de la Legión Cóndor.

En un posterior envío de material en noviembre, se incluyó un contenedor que también se trasladó a Tablada para su ensamblaje, y cuyo contenido se mantuvo en el más absoluto secreto. Se trataba de un único aparato sacado de la cadena de preproducción del Ju 87A-0, nada más salir de la línea de montaje de Dessau. Se le asignó el número militar de serie 29-1 y, pilotado por el Unoff Hermann Beuer, quedó adscrito al VJ/88, la *Staffel* experimental del ala de caza de la Legión Cóndor. Dicha *Staffel* contaba con tres prototipos del Bf 109, un prototipo armado con cañones del He 112 y tres Hs 123 que habían llegado algunas semanas antes.

Poco se sabe de la carrera que tuvo en España el 29-1, excepto que fue transferido con el VJ/88 desde Sevilla a Vitoria en febrero de 1937 para tomar parte en la ofensiva nacional contra Bilbao. Al parecer seguía en Vitoria unos cinco meses después pero, siempre rodeado del más absoluto secreto, se supone que fue embarcado poco después de



La primera prueba real se produjo en España. Las afirmaciones previas sobre que el aparato aquí ilustrado es el 29.1 – el único Ju 87A-0 enviado a España en noviembre de 1936– parecen incorrectas por la presencia de otro Ju 87 a su lado (al parecer, el 29.1 regresó al Reich varios meses antes de la llegada del Kette Jolanthe a mediados de enero de 1938). La foto también demostraría que estos últimos emplearon efectivamente otra insignia, descrita por algunas fuentes como "un paraguas superpuesto a un sombrero de copa" (una referencia irónica a su condición de "civiles" mientras estaban en ruta hacia España), antes de adoptar el famoso cerdo rosa.



Y aquí vemos a Jolanthe en todo su esplendor, en el pantalón del tren de aterrizaje izquierdo de un *Anton* cargado de bombas. Pero este aparato provoca otra incertidumbre, pues todas las referencias apuntan inequívocamente a que sólo sirvieron tres Ju 87A-1 en la Legión Cóndor, ¡cuando este *Anton* muestra claramente el número "5"! ¿Se envió un cuarto aparato para sustituir una posible pérdida no registrada en el trío original, se alteraban los números del Kette para confundir al enemigo, o se trata simplemente de un aparato pintado para fines propagandísticos?

vuelta al *Reich,* desde uno de los puertos vizcaínos recientemente capturados.

A mediados de enero de 1938, tres Ju 87A-1 llegaron a Vitoria, procedentes de la 11.*Staffel* del IV.(St)/LG 1, con base en Barth. Se les asignaron los códigos 29-2, -3 y 4 (y los pilotaron inicialmente el Unoff Ernst Bartels y los Oblte Gerhard Weyert y Hermann Haas) y se incorporaron oficialmente a la Legión como quinta *Staffel* del ala de caza (5.J/88); pero acabaron siendo conocidos por todos como el *Kette* Jolanthe, por su insignia de unidad. En ella se representaba una gran cerda sonrosada cuyo origen se remonta a Barth, donde el *Gruppenkommandeur* del IV.(St)/LG 1, Oberstlt Günther Schwartzkopff (uno de los más fervientes partidarios del concepto del Stuka) había apodado al Ju 87 con el nombre de la cerda protagonista de una comedia cinematográfica de la época, Krach um Jolanthe (Los problemas de Iolanthe).

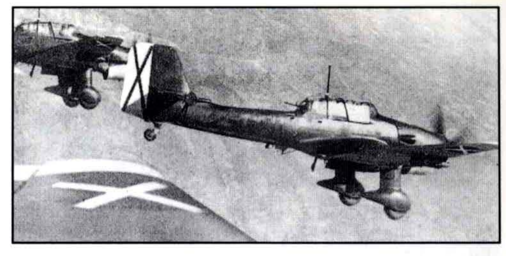
El 7 de febrero, el *Kette* se trasladó a Calamocha, y este aeródromo estéril y arenoso al sur de Zaragoza fue la base principal del J/88 durante la batalla de Teruel. Fue aquí donde el Ju 87 empezó a poner en práctica lo que hasta entonces había sido sólo teoría. Una de las primeras cosas que descubrieron fue que el tren de aterrizaje carenado del *Anton* no daba buenos resultados con la superficie blanda de Calamocha, y que los despegues y aterrizajes eran mucho más fáciles si se quitaban dichos carenados, ¡todo un presagio del barro de la primavera rusa que soportaría cuatro años más tarde! También se advirtió que la carga total de 500 kg de bombas del Ju 87A sólo se podía transportar si el asiento trasero de la cabina iba vacío. Por lo tanto, tuvo que restringirse la carga normal ofensiva en España a una bomba de 250 kg.

Durante la segunda mitad de marzo, el *Kette* llevó a cabo una serie de ataques de bombardeo en picado de precisión sobre puentes y otros objetivos a medida que los republicanos se retiraban cruzando Aragón,

¡Un despegue en masa de todo el arma de Stukas de la Legión! Los tres A-1 del Kette *Jolanthe* levantan una polvareda mientras ganan velocidad por la superficie arenosa de Calamocha.



si bien no siempre con los resultados deseados. En aquellos primeros días, los ataques errados superaban casi siempre a los blancos directos por bastante margen, pero a pesar de ello iban cogiendo práctica. Y a medida que se fueron rotando las tripulaciones que llegaban de Alemania para sustituir al trío original, el flujo constante de pilotos que regresaban al *Reich* llevaba consigo una valiosa experiencia práctica.



Con una carga completa de bombas, un Kette de *Bertas* se dirigen a un objetivo republicano. Esta fotografía, de especial interés para los "apasionados" de las insignias, muestra el avión del líder con los códigos 29.11. Esto parece indicar que los cinco B-1 enviados a España no se numeraron a continuación de los cuatro (¿o cinco?) *Anton* originales.

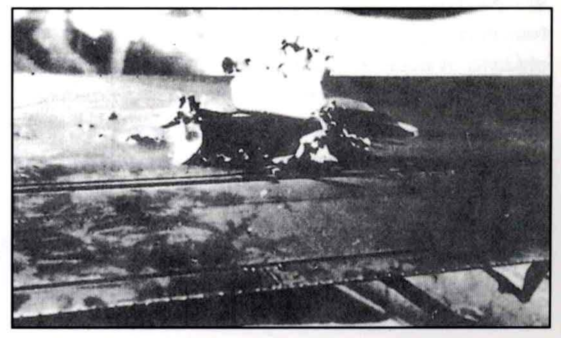
Posteriormente, los *Anton* se trasladaron más a vanguardia hasta La Cenia, desde donde dieron apoyo tanto a la ofensiva sobre Valencia como al posterior avance hasta la costa mediterránea. Tras esta escalada de victorias nacionales, demostraron su valía durante la contraofensiva republicana a lo largo del Ebro, a finales de julio. En el día 27 tan solo, el trío efectuó cuatro ataques independientes sobre concentraciones de tropas enemigas y cruces de carreteras al sur de Mequinenza. Una vez diezmadas definitivamente las tropas republicanas, tuvieron vía libre para el empuje final a través de Cataluña y hasta la frontera francesa. Pero el *Kette* "Iolanthe" no fue testigo de este avance final; tras diversos ataques sobre buques en Tarragona y otros puertos del Mediterráneo, los tres zurrados *Anton* se enviaron discretamente de vuelta a Alemania en octubre de 1938.

Les sustituyeron en España cinco Ju 87B-1, pero el trabajo de sus predecesores había sido tan eficaz que los recién llegados tuvieron muy poco que hacer. Eran capaces de acarrear la carga completa de 500 kg de bombas, y lógicamente fueron asignados al 5.K/88, la quinta *Staffel* del ala de bombarderos de la Legión. Durante las últimas semanas de la ofensiva en Cataluña, acompañaron a veces a grandes formaciones de He 111 en ataques a posiciones enemigas. Los *Berta* también entraron esporádicamente en acción en el frente de Madrid, a mediados de marzo de 1939, pero ya no estaban presentes para participar en el gran desfile triunfal que se organizó dos meses después. Se embalaron y sacaron de España del mismo modo discreto y sigiloso que se empleó para introducir aquel primer Ju 87A-0, 30 meses atrás.

Sin duda, la experiencia acumulada con el puñado de Stukas que participaron en la Guerra Civil española tuvo un valor incalculable. Tanto las tripulaciones como el personal de tierra practicaron y perfeccionaron sus conocimientos y técnicas, se pusieron a punto los equipos y se efectuaron numerosas modificaciones. Pero se echó a faltar un ingrediente: un serio contrincante. En el aire, el Ju 87 disfrutó siempre de fuerte protección de cazas, mientras que el fuego antiaéreo republicano de relevancia era prácticamente inexistente, excepto en las inmediaciones de algunos objetivos de vital importancia.

Por todo ello, se generó un clima de inmensa confianza en el bombardero en picado tras las evoluciones del Stuka en España. No fue una mala consecuencia y tuvo un efecto positivo para las tripulaciones durante los primeros meses de la guerra que estaba a punto de iniciarse. Sin embargo, el Ju 87 quedó sin evaluar en un aspecto muy importante: su capacidad para sobrevivir en un espacio aéreo completamente hostil.

Aunque no se perdió ningún Ju 87 en España, no todos volvieron intactos. El orificio de salida en el plano izquierdo de cola de un *Berta* no identificado es la prueba evidente de las "atenciones" que les dispensaron los artilleros antiaéreos republicanos.



LA ERA DE LA *BLITZKRIEG:* POLONIA

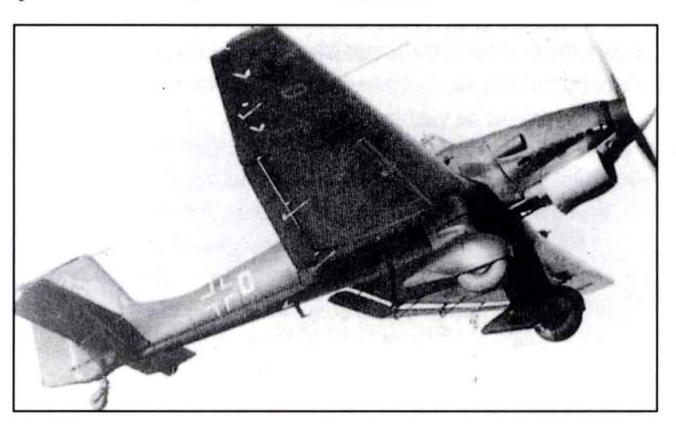
No fue ninguna casualidad que se escogiese al Ju 87 para llevar a cabo la primera misión de la II Guerra Mundial, que había estallado unos 20 minutos antes del verdadero inicio de las hostilidades. Dada la naturaleza del objetivo, no había otra opción.

La provincia más oriental del *Reich,* Prusia Oriental, estaba separada del resto de Alemania por el Corredor Polaco. Esta disputada franja de territorio, que otorgaba a los polacos su única salida al Mar Báltico, era fruto del Tratado de Versalles y uno de los factores que pesaron en la decisión de Hitler de invadir Polonia. Sólo había una vía férrea que cruzara esta franja conectando la provincia con Berlín, y en tiempo de guerra sería un enlace crucial. Su punto más débil era el puente de Dirschau (Tczew), que cruzaba el río Vístula. Tanto los alemanes como los polacos eran conscientes de ello, y estos últimos tenían preparada la demolición del puente en caso de que fuesen atacados.

Por lo tanto, el objetivo del primer bombardeo no era el propio puente, sino los puntos de ignición de la demolición ubicados en unas casamatas de la cercana estación de Dirschau, así como los cables que discurrían junto al terraplén de la vía férrea hasta el puente. El objetivo era evitar la destrucción del puente antes de que lo pudiesen tomar las tropas terrestres alemanas que entraban en Polonia por tren blindado. Se trataba de una misión que sólo el Stuka podía ejecutar.

Los pilotos de la unidad encargada de efectuar el ataque, el I./StG 1, hicieron un reconocimiento del terreno de primera mano; vistiendo de paisano, viajaron repetidamente en ambos sentidos en los trenes precintados (conocidos inevitablemente como "trenes del corredor") en los que se les permitía a los alemanes atravesar los 100 km que separaban Prusia Oriental del resto de Alemania.

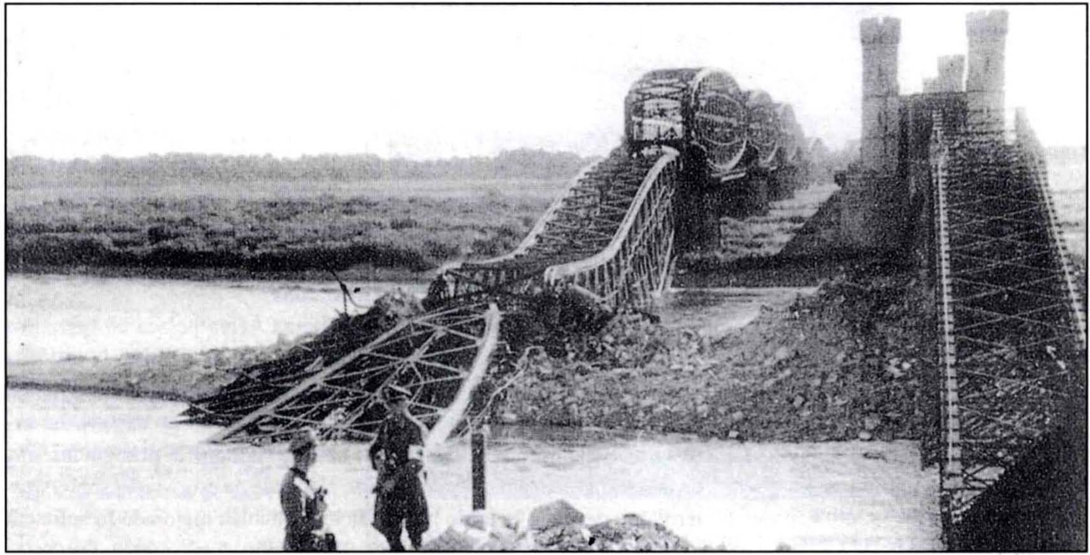
Exactamente a las 04.26 horas del 1 de septiembre de 1939, un *Kette* de Ju 87 del 3./StG 1, mandado por el Stk Oblt Bruno Dilley, despegó de su base avanzada en Prusia Oriental para efectuar el vuelo de ocho minutos hasta el objetivo. A pesar de la persistente neblina que cubría la zona, el trío de Stukas, cargado cada uno con una bomba de 250 kg y cuatro más pequeñas de 50 kg sujetas por parejas bajo cada ala, divisaron rápidamente frente a ellos la inconfundible estructura metálica del puente. Volaban a una altura de tan solo diez metros sobre la llanura del Vístula, y los tres pilotos ascen-



El Ju 87B-1 "A5+DH" del I./StG 1, el Gruppe que realizó el primer bombardeo de la II Guerra Mundial...

...y el objetivo de aquella misión, la estación ferroviaria de Dirschau (Tczew) en el Corredor Polaco. Nótese en primer plano a la izquierda una de las casamatas que protegían los puntos de ignición para los cables de demolición que llegaban hasta el puente (visible apenas al fondo, a la derecha del edificio derruido de la estación) del ferrocarril sobre el río Vístula.





Los largueros del puente destruido por los ingenieros del ejército polaco antes de la llegada de las tropas alemanas. Tanto ésta como la fotografía anterior se tomaron una vez ocupada la zona.

dieron como uno solo antes de dispersarse para soltar sus bombas de modo infalible contra la casamata de la estación, cercenando los cables de un dedo de grosor. A pesar de haber completado con éxito su misión, su esfuerzo fue vano. El tren blindado sufrió un retraso, y los polacos tuvieron tiempo para destruir el puente antes de que llegasen las tropas terrestres alemanas.

El primer bombardeo de la guerra fue, por tanto, una operación cuidadosamente planeada aunque infructuosa en definitiva. Pero fue fruto de la casualidad que el Ju 87 se anotara también la primera victoria aérea de la II Guerra Mundial.

Varias unidades del I./StG 2 "Immelmann" de Nieder-Ellguth, en Silesia del Norte, habían tomado parte a primera hora de la mañana en una formación combinada de bombardeo sobre el aeródromo polaco de Cracovia, pero cuando llegaron a su objetivo lo encontraron desierto: en las horas inmediatamente anteriores a la invasión, las unidades de la Fuerza Aérea polaca abandonaron sus bases de tiempo de paz y se dispersaron por pequeños aeródromos satélite predeterminados y cuidadosamente camuflados. Cuando volvían de Cracovia tras soltar sus bombas sobre los hangares vacíos, un grupo de Stukas sobrevoló por casualidad una de estas bases cerca de la localidad de Balice, precisamente cuando estaban despegando dos cazas PZL P.11c del Sqn. Núm. 121. El líder de

Un impresionante despliegue de Ju 87B-2 del I./StG 2 "Immelmann", decorados todos ellos con el emblema característico del Gruppe, un pastor escocés; en este caso, al ser la 1.Staffel, aparece dentro de un disco blanco.



esta pareja, el Capt. Mieczyslaw Medwecki (CO del Núm. 121) estaba tan concentrado, mientras ascendía, en destruir uno de los Ju 87 que les sobrevolaban, que no advirtió la presencia de otro trío de Stukas que se le acercaban por detrás. En pocos segundos, el *Kettenführer* Lt Frank Neubert estudió al inconsciente piloto polaco y alineó sus metralletas. Tuvo buena puntería, pues la ráfaga alcanzó al caza en la cabina e hizo que el PZL de Medwecki "explotase de repente en el aire, desintegrándose como una inmensa bola de fuego; los fragmentos pasaron volando literalmente junto a nuestros oídos".

Además de intentar aniquilar a la Fuerza Aérea polaca en tierra, los estrategas de la Luftwaffe tomaron también como objetivo la pequeña pero moderna Marina polaca. Como era de esperar, el grupo naval 4.(St)/TrGr 186 estuvo fuertemente implicado en estos ataques. La extensa niebla que cubría las regiones costeras durante la primera mañana de la guerra frustró la primera misión planeada de esta *Staffel* sobre Westerplatte, pero por la tarde las condiciones habían mejorado lo suficiente como para preparar una segunda misión. Los cuatro *Ketten* se aproximaron a 7.000 metros de altitud y, virando sobre el ala, iniciaron sus picados. Sin embargo, a diferencia de los objetivos en España, o del puente sobre el río Vístula, el pequeño puerto y el baluarte naval de Hela (situados en el extremo de la larga y estrecha península del mismo nombre) contaban con la defensa de una de las mayores baterías antiaéreas de toda Polonia. Acosados por el fuego enemigo mientras caían en picado desde 5.500 hasta 700 metros de altitud, los Stuka perdieron dos de sus unidades en la maniobra, en el curso de este primer compromiso. De hecho, y a pesar de estar sometida a un ataque constante desde tierra, mar y aire, Hela resistió hasta la última fase de la invasión. Sus defensores sitiados no se rindieron hasta el 1 de octubre, cuatro días después de que cayese Varsovia. Las investigaciones posteriores de los alemanes revelaron que aquel ataque inicial del 4.(St)/TrGr 186 hubo de afrontar unos 250 disparos de proyectiles antiaéreos.

Durante las primeras horas de la mañana en que se iniciaron las hostilidades, una densa niebla pegada al terreno cubría buena parte de las regiones de la costa báltica. Aquí, los aparatos ya cargados del Geschwaderstab StG 2 "Immelmann" (con el "T6+CA" en primer plano) aguardan para efectuar la primera misión del día; a su alrededor ya están colocadas las bombas de recarga, esperando a su regreso para una posible segunda misión.



El 3 de septiembre, la *Staffel* atacó la principal base naval polaca situada en Gdingen (Gdynia), donde hundieron el destructor de



La tripulación inspecciona los daños por fuego antiaéreo en los planos de cola y en la parte trasera del fuselaje de un *Berta* no identificado tras una misión sobre Polonia.



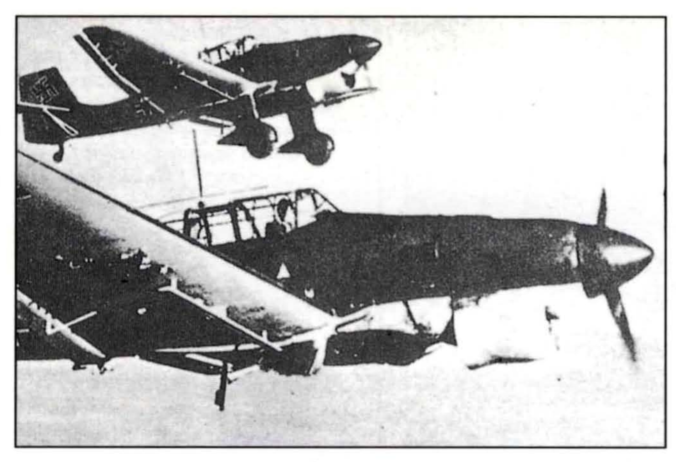
El dragaminas polaco de 2.227 toneladas *Gryf* reposa en el fondo del puerto de Gdingen (Gdynia) tras el ataque del 4.(St)/TrGr 186 del 3 de septiembre de 1939.

1.540 toneladas *Gryf.* Sin embargo, y a pesar de destruir muchos otros objetivos costeros, la unidad regresaba una y otra vez a Hela. El *Stk* Hptm Blattner, antiguo comandante transoceánico de Lufthansa, describió una de estas misiones:

"Tres minutos después de recibir las órdenes de ataque ya estábamos en el aire. Ascendimos desde nuestra base (Stolp-West, en el lado alemán del Corredor) y alcanzamos nuestra altitud normal de operaciones de 7.000 metros para cuando cruzamos la costa en Rixhöft. Dirigí a la *Staffel* describiendo un arco muy abierto hacia el mar, con el fin de aproximarnos al extremo de Hela desde el este, con el sol a nuestras espaldas.

Poco podía ver entre las nubes por debajo, pero a nuestra derecha había otro *Gruppe* (IV.(St)/LG 1) que se dirigía a Gdingen y estaba soportando intenso fuego antiaéreo. A continuación llegó nuestro turno. Mi observador fue anunciando las posiciones de las explosiones de antiaéreo, algunas a 100 o 150 metros de nosotros, mientras nos acercábamos al objetivo.

Pero me olvidé de toda preocupación por el fuego antiaéreo al dirigir a la *Staffel* en un pronunciado picado. A pesar de la aparente confusión, cada avión se dirigía a un objetivo previamente asignado. Nuestras semanas de entrenamiento contra el viejo *Hessen* (un acorazado de 13.000 toneladas de principios de siglo, reformado como buque radiocontrolado para pruebas de tiro en 1936-1937) no habían sido en vano".



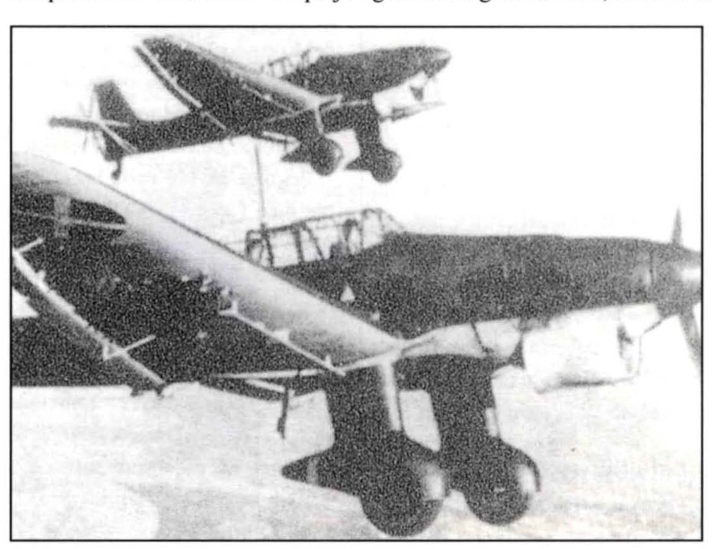
La famosa foto "amañada" de un aparato del 4.(St)/TrGr 186 regresando de una misión sobre Hela con su tren de aterrizaje "desgajado" tras chocar accidentalmente contra el agua...

Fue asimismo durante los ataques contra Hela cuando uno de los Ju 87C-0 de la *Staffel* sufrió graves daños por fuego antiaéreo. Su piloto accionó los pernos explosivos que hacían saltar el tren de aterrizaje, como preparativo ante la posibilidad de tener que amerizar. Finalmente, logró regresar a duras penas hasta su base, donde efectuó un aterrizaje de panza con éxito. El aparato propagandístico alemán aprovechó el incidente para ensalzar la rigidez e integridad estructural del Stuka, afirmando que el aparato había perdido su tren de aterrizaje al tocar accidentalmente el agua en la salida del picado. Llegaron incluso a distribuir una fotografía que mostraba al avión dañado durante su vuelo de regreso. La foto era completamente falsa.

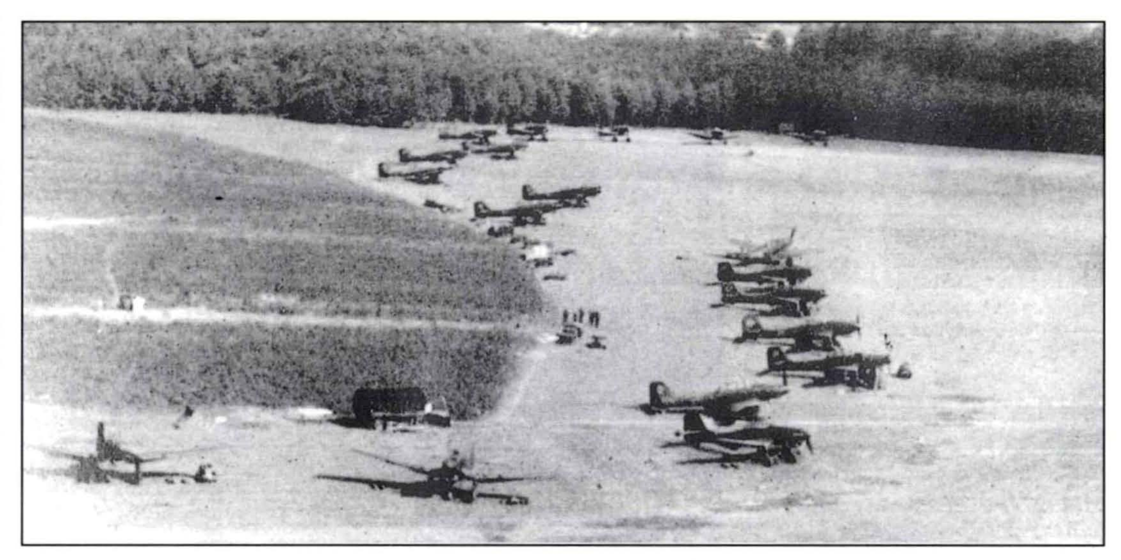
Tras colaborar en la inutilización –o, en mayor o menor medida, neutralización– de las fuerzas aéreas y navales polacas durante las primeras horas de la invasión, los *Stukagruppen* quedaron libres para embarcarse en su principal cometido táctico de "artillería volante", despejando el camino por delante y a los costados del avance de los Panzer alemanes y de las columnas terrestres. La fulminante táctica bélica de fuego coordinado, apoyo y avance rápido –la *Blitzkrieg*– estaba apunto de caer sobre una desprevenida Europa, atada todavía a las tradiciones y prácticas de la I Guerra Mundial.

A media tarde del 1 de septiembre llegó el turno del StG 77. Para algunos de sus pilotos era ya la cuarta misión del día (la primera, programada a las 04.45 horas, consistió en atacar las fortificaciones fronterizas polacas cerca de Lublinitz). El libro de registro del *Gruppe* indicaba que "muy al contrario que a primera hora de la mañana, cuando prácticamente despegamos a ciegas entre la niebla, el campo estaba ahora soleado, ni una nube en el cielo".

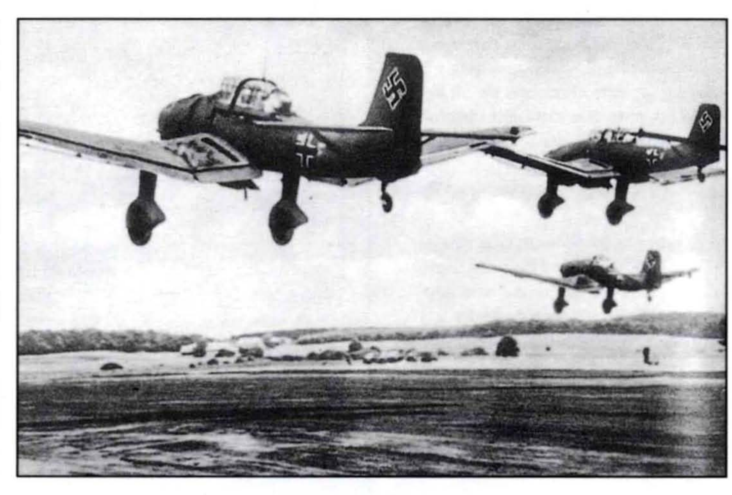
Los 60 Ju 87 del I. y del II./StG 77 tenían órdenes de concentrar sus ataques sobre un mismo complejo agrícola de gran tamaño, situado al



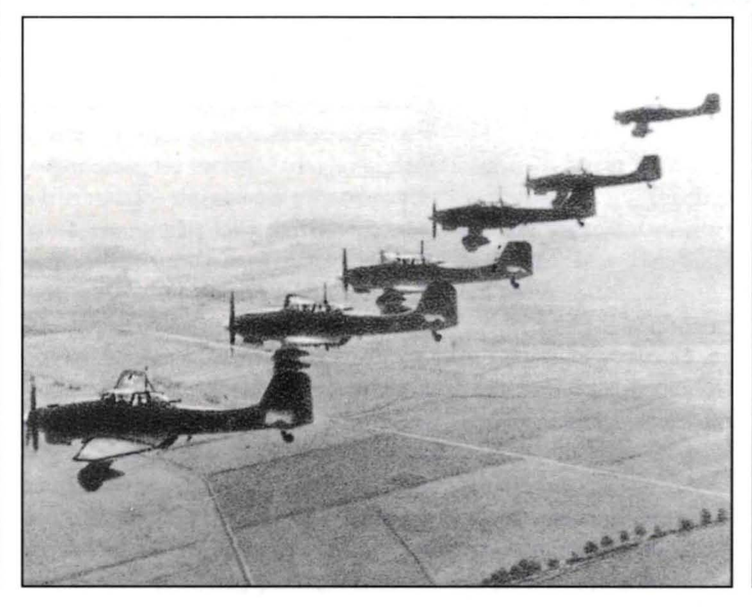
...y la foto original utilizada para crear la farsa, que muestra en realidad... ¡un grupo de *Berta* de la Legión Cóndor sobre España!



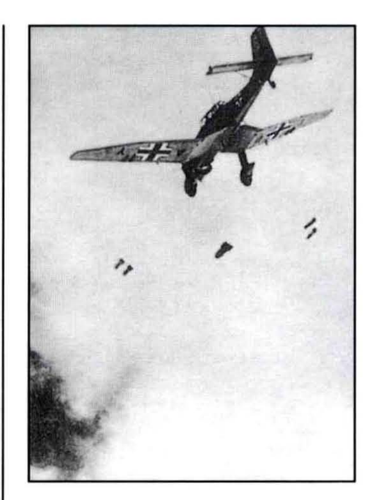
Una vez que la niebla se desvanecía, los *Stukagruppen* estaban constantemente preparados para ayudar al avance de las tropas terrestres. Aquí, una unidad espera bajo el sol de septiembre a la próxima misión, con las bombas ya colocadas en el suelo bajo las alas del avión más cercano; ¡es evidente que no les preocupaba mucho la posibilidad de que la Fuerza Aérea polaca efectuase un ataque de respuesta!



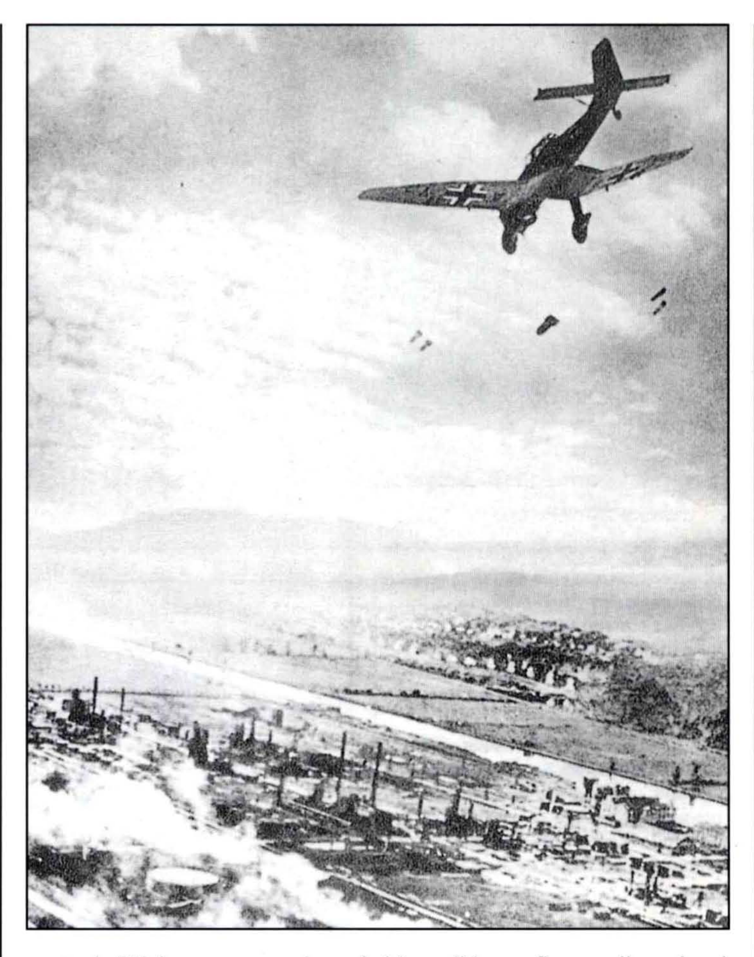
Un trío de Kette despega de un aeródromo avanzado, portando cada aparato una única bomba de 500 kg, rumbo a un objetivo polaco.



Estos Ju 87B escalonados hacia la derecha están listos para iniciar la separación y ataque en ala.



Una vez sobre la zona del objetivo, cada avión tenía asignado, o seleccionaba en ese momento, un objetivo. Esta conocida fotografía de un *Berta* soltando su carga, compuesta por una bomba de 250 kg y cuatro bombas de 50 kg bajo las alas, fue también objeto de cierta manipulación propagandística...



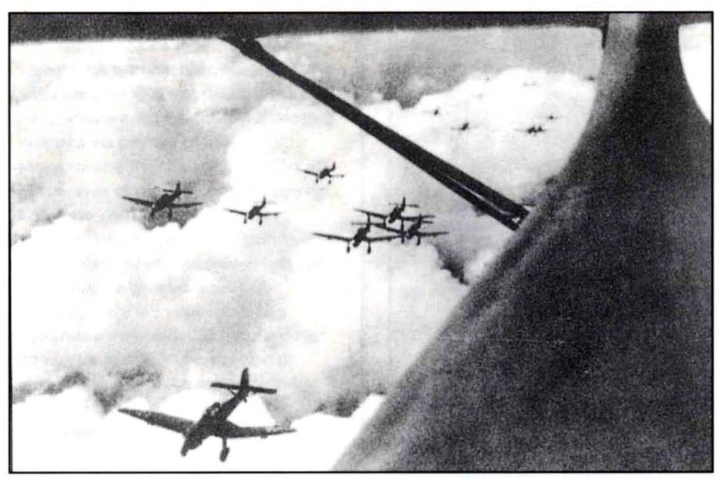
...porque si se pone detrás una formación de nubes distinta, junto con un paisaje industrial añadido justo debajo, ¡parece que otro objetivo "enemigo" está a punto de ser totalmente destruido!

norte de Wielun y que, según se había podido confirmar, albergaba el cuartel general de la brigada polaca de caballería *Wolynska*. Fue aniquilado, las tropas se dispersaron y Wielun cayó en manos del avance alemán aquella misma noche.

Así, ya en la primera tarde de hostilidades, se ponía en práctica el patrón que habría de repetirse durante el resto de la breve campaña, consistente en la combinación de Stuka y Panzer para arrasar las defensas fronterizas polacas (dando lugar de paso a una imagen que recorrió el mundo y perdurará para siempre: la caballería polaca cargando valientemente contra los tanques enemigos). Y a medida que las 24 divisiones de infantería y seis brigadas motorizadas del ejército occidental polaco se veían empujadas inexorablemente –la mayoría de ellas en retirada hacia la capital, Varsovia– los Ju 87 siguieron acosándoles continuamente.

En cuanto uno de los más de 350 aviones de reconocimiento (que tuvieron un papel fundamental en el éxito de la *Wehrmacht* en Polonia) comunicaba un informe por radio, se enviaba una formación de Stuka al lugar de conflicto, ya fuese una posición defensiva especialmente resistente, una acumulación de tropas enemigas, una carretera, vía férrea o un puente que ofreciera una posible ruta de escape a la retirada polaca.

A medida que las puntas de lanza alemanas penetraban en Polonia, los *Stukagruppen* de apoyo cercano tuvieron que avanzar también para



Una visión espeluznante, filas compactas de Ju 87 rompiendo hacia su objetivo.



La red ferroviaria polaca sufrió graves daños a manos de los Stuka, cuando la Luftwaffe intentó anular las líneas de comunicación y abastecimiento del enemigo. Entre sus objetivos se incluían los trenes blindados; éste en concreto descarriló a causa de un impacto fallido en la vía adyacente.

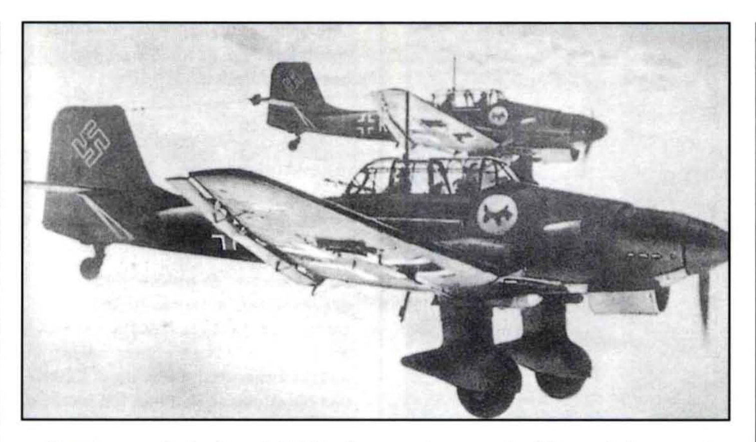
mantenerse a su altura. A veces corrieron el riesgo de excederse. Oskar Dinort, *Gruppenkommandeur* del I./StG 2, recuerda:

"Nos internamos en Polonia. Nuestra nueva base estaba a unos siete kilómetros de la ciudad de Tschenstochau (Chestokova). Llegamos hacia mediodía y el personal de la base se puso inmediatamente a levantar tiendas y organizar posiciones defensivas. Después de todo, estábamos en suelo enemigo, y al parecer los bosques que bordeaban el noroeste del aeródromo estaban repletos de tropas polacas rezagadas...

...efectivamente, apenas se hizo de noche comenzaron a dispararnos desde el borde del bosque. Nuestro personal de tierra respondió con ametralladoras y artillería ligera. Todo el aeródromo se iluminó de modo escalofriante con el parpadeo de los focos de búsqueda y las líneas rojas de las balas trazadoras. Los disparos continuaron toda la noche, pero se detuvieron poco después de las 4 de la mañana cuando comenzó a llover. Al menos, las tripulaciones lograríamos dormir un poco".

Dinort y sus hombres pudieron descansar todo lo que quisieron. La lluvia persistió, y no despegaron hasta las tres de la tarde siguiente. Sus objetivos eran los puentes sobre el Vístula, cerca del fuerte de Modlin, al norte de Varsovia.

"Ascendimos entre las nubes grises y salimos a cielo despejado a unos 1.200 metros. Bajo nosotros, valles irregulares de cúmulos; encima, un cielo plomizo y sin sol.



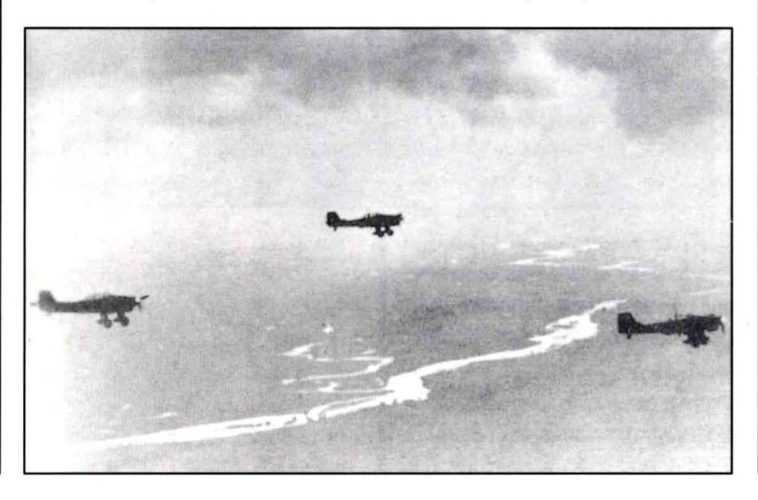
Una pareja de Ju 87B-1 del I./StG 2 "Immelmann" del Major Dinort, armado cada uno de una única bomba SC-250 (de 250 kg para uso general), rumbo a otra misión.

Rumbo nordeste. La visibilidad no era buena aún. El parabrisas azotado por la lluvia. Sólo algún atisbo esporádico del terreno y del Vístula entre las nubes nos mantiene en la ruta. Finalmente divisamos el fuerte debajo de nosotros. Descansa en el paisaje de color pardo, enorme, grisáceo y puntiagudo como una estrella apagada. Y allí está también el puente sobre el Vístula. Unas pequeñas líneas claras contra el fondo oscuro del río: nuestro objetivo.

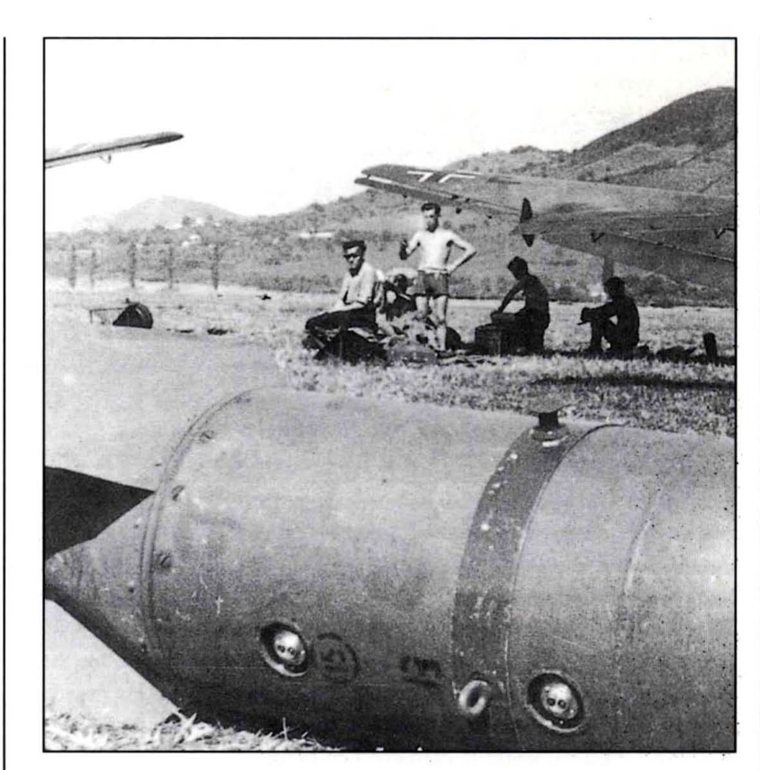
El momento ha llegado. ¡Rotura y en picado! El aparato cae como una piedra. La altitud se va evaporando, bajamos 200 metros, 300, 500. Los instrumentos apenas pueden seguir la velocidad de descenso. Pronto llega el velo rojo ante los ojos que todo piloto de Stuka conoce bien. A 1.400 metros del suelo... 1.200 metros... pulso el gatillo. La bomba cae a las profundidades.

Me recupero y hago las habituales maniobras de evasión. Mientras me alejo, miro hacia atrás. Los *Stabskette* están en pleno picado, con la primera *Staffel* justo a su cola, unas sombras oscuras contra el cielo iluminado. Su puntería es buena... una bomba da justo en el centro del objetivo."

Al aumentar el ritmo de retirada de los polacos y acumularse cada vez más unidades de su ejército en zonas más pequeñas, se crearon peligrosas bolsas de resistencia potencial. Al sur de Radom quedaron atrapadas seis divisiones polacas en su retirada en busca de refugio en el Vístula. Los Panzer que los rodeaban llamaron a los Stuka para que les forzaran



Los ríos polacos eran una gran ayuda a la navegación en un paisaje carente de otros accidentes geográficos que sirvieran de ayuda. Un Kette en formación relajada sobrevuela una de estas vías fluviales, claramente perfilada por el sol del atardecer, mientras regresan hacia su base.



Mientras la tripulación de tierra del 8./StG 2, una vez finalizado su trabajo, eligen entre tumbarse al sol o buscar la sombra bajo el ala de un Stuka, la bomba SC 250 que aparece en primer plano proporciona mucha información al aficionado al modelismo. Descansa sobre un costado, con su parte superior hacia la cámara, por lo que vemos que es un modelo de doble espoleta, ya que las cabezas metálicas de las espoletas son claramente visibles. El rótulo de la izquierda (un "15" en un círculo) indica una espoleta eléctrica de impacto de Tipo 15, la "B" que figura en el centro se refiere al modelo concreto de bomba (uno de entre ocho), y el "14" indica el tipo de explosivo que contiene la cabeza. Obsérvese también el ojal de suspensión en la banda de acero y el asidero que se ve aquí apuntando hacia arriba. Este último es uno de los dos que iban colocados a un lado de la bomba y diseñados para acoplarse al mecanismo de horquilla del soporte ventral que se encargaba de balancear la bomba para que librase la hélice al soltarla en pleno picado. Todo el conjunto solía ir pintado en color verde grisáceo.

a rendirse, y los I. y II./StG 77 del Oberst Günther Schwartzkopff, reforzados con el III./StG 51 y el I./StG 76 (sumando aproximadamente 150 aviones), golpearon a los desdichados polacos. Tras resistir cuatro días de ataques casi constantes, los aullidos de los Stuka en picado soltando sus mortales bombas de fragmentación de 50 kg y ametrallando el terreno a continuación, los desmoralizados supervivientes se rindieron.

Unos días después se produjo una amenaza aún mayor. El Ejército *Poznan* polaco, aún prácticamente intacto y rodeado al oeste de Varsovia, atacó en dirección sudeste a través del río Bzura, intentando alcanzar también el Vístula. En caso de que tuviese éxito este intento de ruptura de la endeble pantalla del 8.*Armee* alemán en la otra orilla del Bzura, dejaría totalmente aislado al 10.*Armee* en vanguardia, que ya estaba tomando los suburbios de Varsovia. El *Heeresgruppe Süd* (Grupo de Ejército Sur) cursó una petición urgente a la Luftwaffe para que realizaran un "máximo esfuerzo" contra la región de Kutno (el centro de esta bolsa polaca de 80 km de ancho).

En la "Batalla de la Caldera de Bzura" que se desarrolló a continuación –esencialmente un combate de aire contra tierra que finalmente partió el espinazo de la resistencia organizada de los polacos– los Stuka tuvieron un papel fundamental.

Así prosiguió hasta que los restantes supervivientes del Ejército *Poznan* rindieron sus armas. Una vez eliminado el peligro en la retaguardia, la *Wehrmacht* se preparó para el asalto final contra Varsovia. También la Luftwaffe reanudó su interrumpida campaña de bombardeos contra la capital polaca. Al principio, los *Stukagruppen* se empleaban contra objetivos puntuales concretos, que a menudo estaban fuertemente protegidos y causaban inevitablemente daños y bajas entre los atacantes.



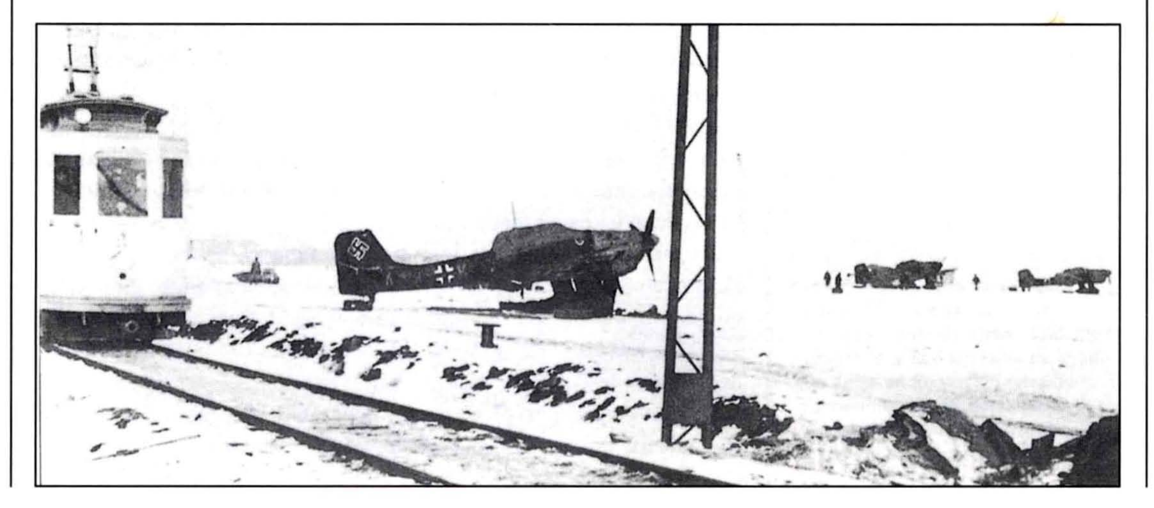
Mientras la *Blitzkrieg* estaba a punto de finalizar, las formaciones de rugientes Stuka volaban bajo por las llanuras del centro de Polonia sin encontrar oposición.

A pesar de infligir numerosos daños a los aparatos de la Luftwaffe durante sus ataques a Varsovia, las defensas antiaéreas de la ciudad acabaron por verse desbordadas. En esta fase, la mayoría de las unidades de bombarderos bimotores se habían desplazado ya hacia el oeste, dejando los últimos ataques sobre la azotada capital en manos de los Stuka, que realizaron un bombardeo sin picado, seguidos de los pesados trimotores Ju 52, cuyas tripulaciones sembraban la zona de bombas incendiarias para aumentar la carnicería en tierra.

Tras la caída de Varsovia el 27 de septiembre quedaban únicamente por sojuzgar los fuertes de Modlin, a unos 25 kilómetros al noroeste de la capital. Los Stuka se agruparon por última vez en Polonia; unidades tales como la IV.(St)/LG 1, dedicada hasta entonces en exclusiva a castigar las defensas costeras del Báltico, añadieron todo su peso al ataque. Los defensores del Modlin sufrieron varios días de violentos ataques aéreos antes de su rendición a las tropas del Regimiento *Deutschland* de las SS el 29 de septiembre.

Cuarenta y ocho horas después, se izó la bandera blanca en Hela y todo había terminado. Polonia había sido arrasada y un nuevo término –*Blitzkrieg*– había aparecido en el vocabulario. A la *Stukawaffe* le costó en total únicamente 31 Ju 87.

El invierno de 1939/1940 fue una temporada de descanso y recuperación en la patria para los *Stukagruppen*. Pero pocos lo tenían tan bien como los hombres del III./StG 2; su base de Ollesheim, en las afueras de Düren, estaba situada justo al lado de la línea local del suburbano, ¡un servicio muy solicitado al finalizar la jornada laboral!



Ilustraciones a Color

Esta sección de 10 páginas en color muestra el perfil de muchos de los aviones pilotados en combate por la *Stukageschwader* entre 1937 y 1941. Todas las ilustraciones se han realizado en exclusiva para este libro, y tanto el artista autor de estos perfiles, John Weal, como el ilustrador responsable de las figuras, Mike Chappell, han hecho un gran esfuerzo para representar a los aviones y a sus pilotos de la forma más precisa posible, según una profunda investigación en fuentes originales. Se presentan muchos Ju 87 que nunca habían sido ilustrados de perfil con anterioridad, junto con representaciones fidedignas de algunos de los Stuka más conocidos de la época. Los perfiles aparecen según el orden de creación de las unidades.



Ju 87B-1 "35+G12" del 2./StG 163 "Immelmann", Cottbus, febrero de 1939

Un *Berta* con acabado estándar, con la designación militar en cinco partes que se introdujo por primera vez en junio de 1936. Los dos dígitos a la izquierda de la cruz del fuselaje indican, respectivamente, el *Luftkreis-kommando* (mando aéreo local) (3) y el número de orden del *Geschwader* dentro de dicho *Luftkreis* (5). A la derecha de la cruz figura la letra de identificación individual del avión (G), seguida de los dígitos de *Gruppe* (1) y de *Staffel* (2). En esa época, los Ju 87 del 2./StG 163 llevaban también números individuales de tipo no militar en el carenado de los motores, algo poco usual.



Ju 87A-1 "35+Y25" del 5./StG 163 "Immelmann", Grottkau/Silesia, enero de 1939

Los *Anton* del StG 163 llevaban el primitivo camuflaje estándar de planos superiores en tres colores, marrón oscuro, verde y gris, con las superficies inferiores de color azul claro. Al formar parte de la segunda *Staffel* dentro de su *Gruppe* concreto (los II.*Gruppen* solían estar compuestos por las 4., 5. y 6.*Staffeln)*, la letra individual del avión es roja de nuevo, como en el caso anterior. La pintura aplicada sobre la banda roja detrás de la esvástica de la cola indica fecha posterior al 1 de enero de 1939.



Ju 87A-1 "52+A12" del 2./StG 165, Pocking, marzo de 1938

Este aparato, ilustrado en la época de la anexión de Austria, lleva un camuflaje de tres colores similar al anterior, aunque con los colores cambiados. La banda roja de cola con una esvástica en un círculo blanco era la marca estándar de cola en todos los aviones militares entre el 15 de septiembre de 1935 y el 1 de enero de 1939.



Ju 87B-2 "J9+IH" del 7./StG 1, Ostende/Bélgica, enero de 1941

El III./StG 1 había sido previamente el I.(St)/TrGr 186, y este *Gruppe* también mantuvo sus antiguos códigos de unidad hasta mucho después del cambio de denominación, en julio de 1940. Las superficies inferiores pintadas provisionalmente de negro y las marcas e insignias blancas tapadas con pintura indican que *Ida-Heinrich* participó en ataques nocturnos sobre el sudeste de Inglaterra a principios de 1941. Muchos aviones de este *Gruppe* llevaban en el carenado de sus motores los nombres de acciones previas, incluyendo "Boulogne" y "Leeon-Solent".



Ju 87A-1 "29.2" del 5.J/88 *Legión Cóndor*, Vitoria/España, enero de 1938

El "29.2" era uno de los componentes del trío original de A-1 enviados a España a principios de 1938, y muestra el camuflaje de tres tonos estándar de la Luftwaffe con la insignia de la España Nacional: un disco negro en el fuselaje, cruz diagonal negra en el timón de color blanco y marcas de ala invertidas (cruz blanca sobre disco negro). Obsérvense también las puntas de las alas de color blanco.



Ju 87B-1 "29.6" del 5.J/88 *Legión Cóndor*, Cataluña/España, enero de 1939

Los *Anton* fueron sustituidos por *Berta* a finales de 1938. Los recién llegados combinaban también el camuflaje estándar de la Luftwaffe –ahora el nuevo en dos tonos de verde – con las marcas de la España Nacional que aquí se muestran. Aunque asignados al ala de bombarderos de la *Legión*, varios de los *Berta* siguieron llevando el emblema original del *Jolanthe-Kette* en sus ruedas.



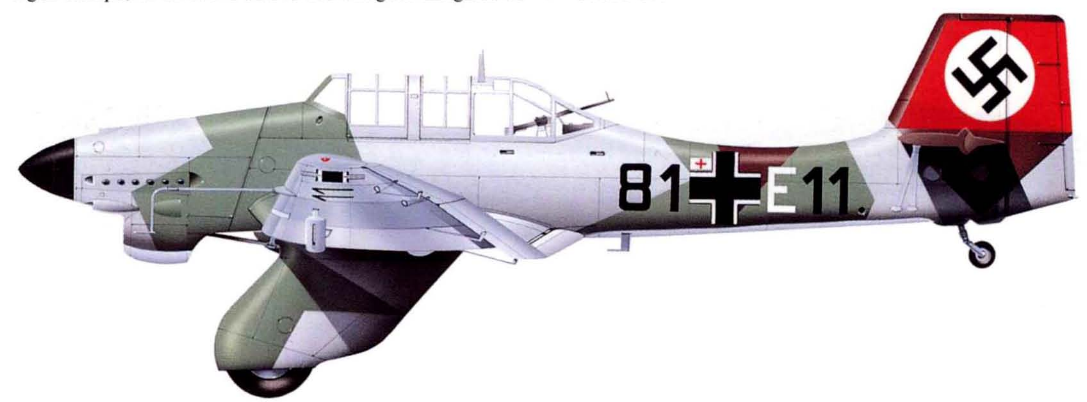
Ju 87A-1 "29.4" del 5.J/88 *Legión Cóndor*, Calamocha/España, febrero de 1938

29.4 era el aparato empleado por el Lt Hermann Haas –el primer *Kettenführer* del 5.J/88– y su operador de radio/artillero, el Fw Emil Kramer. Conocido ya entonces de forma no oficial pero muy extendida como el *Jolanthe-Kette*, el 29.4 lleva la famosa insignia de la cerda rosa en las guardas del tren de aterrizaje, cuya parte inferior se ha retirado para mejorar las carreras de despegue y aterrizaje en la superficie arenosa y blanda de Calamocha.



Ju 87B-1 "6G+LT" del 6./StG 1, Norrent-Fontès/Francia, agosto de 1940

Cuando el StG 1 alcanzó el grado de *Geschwader* completo en julio de 1940, el hueco del segundo *Gruppe* se completó cambiando la denominación del antiguo III./StG 51. Durante algún tiempo, el II./StG 1 retuvo sus antiguas insignias de *Gruppe* (un diablo con una antorcha a horcajadas sobre una bomba) y sus códigos de fuselaje previos, como muestra aquí *Ludwig-Theodor,* un aparato anteriormente perteneciente al 9./StG 51.



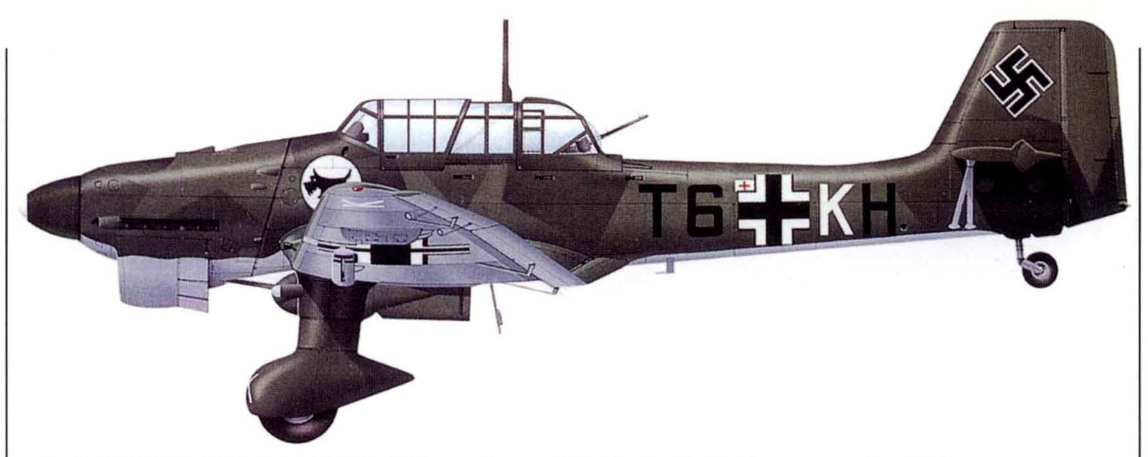
Ju 87A-1 "81+E11" del 1./StG 168, Graz-Thalerhof, abril de 1938

Tras su incorporación al Gran Reich Alemán, Austria pasó a denominarse oficialmente Ostmark. El único *Stukagruppe* con base en la recién anexionada "región fronteriza del este" era el I./StG 168, representado aquí por E-Emil.



Ju 87B-1 "T6+CA" del *Stab* StG 2 "Immelmann", Colonia-Ostheim, mayo de 1940

Un B-1 con acabado estándar del *Geschwaderstab* StG 2 "Immelmann" con las marcas de la campaña francesa, junto con las nuevas cruces de mayor tamaño bajo las alas. Nótense las pequeñas hélices en las cubiertas del tren de aterrizaje. Su finalidad era añadir un grado más de terror al emitir un aullido sobrenatural durante el picado, pero pronto se retiraron de la mayoría de las unidades por su efecto adverso sobre la ya de por sí limitada capacidad del Stuka en vuelo nivelado.



Ju 87B-2 "T6+KH" del 1./StG 2 "Immelmann", Colonia-Ostheim, mayo de 1940

Todos los aviones del I./StG 2 se distinguían de entrada por su prominente insignia de *Gruppe*. Representaba a *Molch*, el pastor escocés del Major Hitschhold, dentro de un disco del color de cada *Staffel*, blanco para el 1./StG.



Ju 87B-2 "T6+HL" del 3./StG 2 "Immelmann", St. Malo/Francia, agosto de 1940

Este aparato es idéntico al *Kurfürst-Heinrich* de la 1.*Staffel*, excepto en que lleva la banda amarilla y la letra de código "L" del 3./StG 2. Nótese también que, aunque conserva el disco amarillo (donde probablemente iba el emblema del perro escocés del *Gruppe*), la 3.*Staffel* optó en cambio por llevar el escudo de armas de la ciudad de Breslau, su base de origen allá por 1937.



Ju 87B-2 "T6+GM" del 4./StG 2 "Immelmann", Siegburg, mayo de 1940

Al contrario que el I.*Gruppe*, cada *Staffeln* del II./StG 2 llevaba su propia insignia desde el principio, y la de la 4.*Staffel* era el trébol de la suerte de cuatro hojas que vemos aquí. Este aparato combina además un nuevo modelo de cruz en el fuselaje con la esvástica de cola en la posición de antes de 1940. Se advierten las pequeñas "sirenas" colocadas en las aletas de las bombas que van debajo de las alas. La Luftwaffe bautizó a estas sirenas como *Jericho-Trompeten*, ¡Las trompetas de Jericó!



Ju 87B-2 "T6+KN" del 5./StG 2 "Immelmann", Lannion/Francia, agosto de 1940

El *Kurfürst-Nordpol* de la 5.*Staffel* lleva el juego reglamentario de marcas –con la esvástica correctamente colocada en el timón de cola– junto con la insignia del "pingüino agresivo" de esta unidad bajo el parabrisas, y la letra individual del aparato ("K") en color negro, perfilada en rojo.



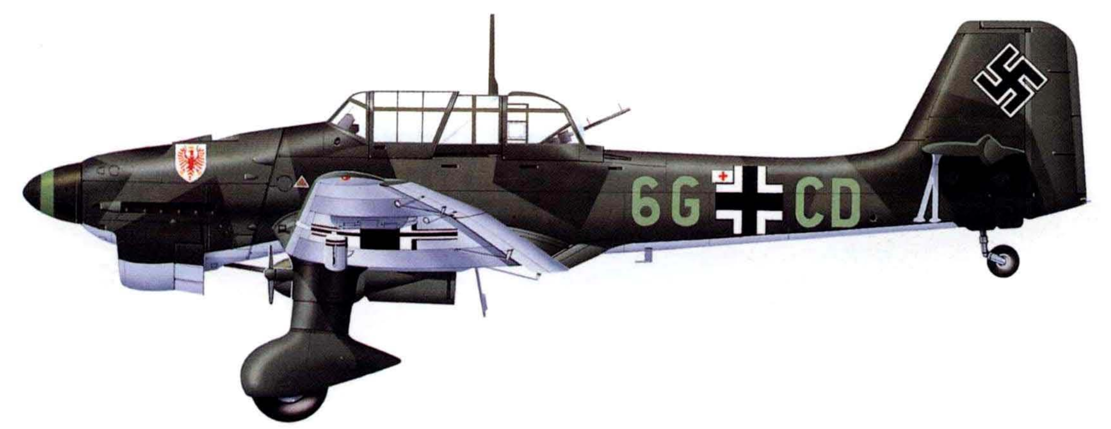
Ju 87B-1 "T6+RT" del 9./StG 2 "Immelmann", Nörvenich, mayo de 1940

Las *Staffeln* del III./StG 2 también preferían llevar emblemas individuales. Aquí, el "diablo bailarín" en el escudo amarillo, junto con la punta del buje amarilla y la letra individual del avión, unida a la letra "T" de código de la *Staffel*, indican que se trata de un aparato del 9./StG 2.



Ju 87B-1 "S7+NL" del 3./StG 3, Caen/Francia, agosto de 1940

El I./StG 76, el único *Stukagruppen* estacionado en Austria antes de la guerra, debió sentirse un tanto aislado a pesar del cambio de denominación a I./StG 3 inmediatamente antes de la Batalla de Inglaterra, porque los otros dos *Gruppen* del StG 3 no se crearon ¡hasta 1942! Conocido como el *Graz Gruppe* desde sus días como I./StG 168, esta unidad escogió también el escudo de armas de su ciudad natal como insignia identificativa.



Ju 87B-2 "6G+CD" del *Stab* III./StG 51, Colonia-Wahn, mayo de 1940

Otro ejemplo del nuevo modelo de cruz en el fuselaje combinada con esvástica en la cola que cubre tanto la aleta como el timón; este *Cäsar-Dora* ilustra además la inusual disposición de los códigos de unidad de este *Geschwaderstab* –descrito por algunas fuentes como gris pálido o (lo que es más probable) verde pálido– durante la campaña de Francia. La insignia de *Gruppenstab* es otra referencia geográfica, pues representa al "Águila del Tirol".



Ju 87B-1 "S2+AH" del 1./StG 77, Caen-Maltot/Francia, agosto de 1940

El StG 77 tenía probablemente el sistema más reglamentado de insignias de unidad de todos los *Gruppe* de Ju 87. Cada avión del *Geschwader* llevaba el mismo escudo amarillo con un campo superior almenado con el color del correspondiente *Stab* o *Gruppe.* Cada unidad, desde *Geschwaderstab* hacia abajo, tenía también su propio motivo en la parte principal del escudo, en el caso de la I.*Staffel* era un cerdo saltando. La letra individual de avión "A" indica que éste era el aparato del *Staffelkapitän*, el Oblt Trogemann.



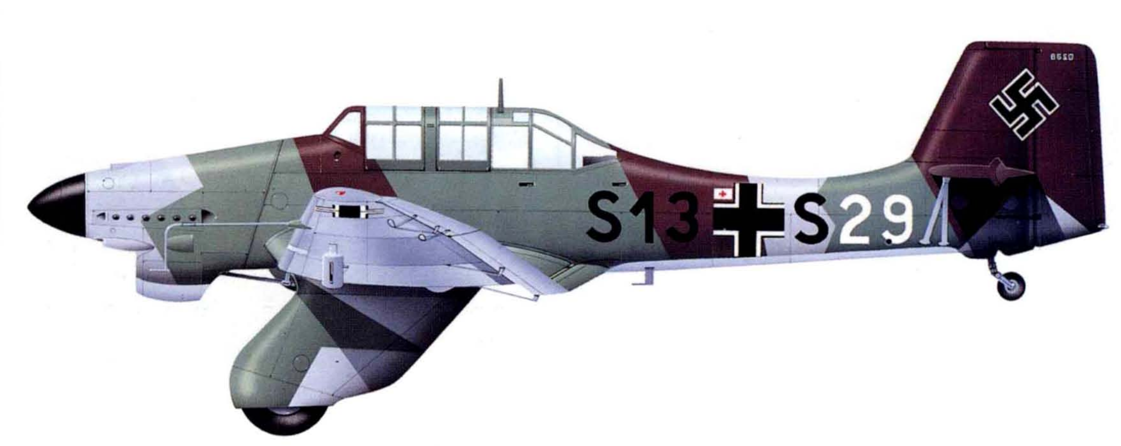
Ju 87B-1 "6G+FR" del 7./StG 51, Francia, junio de 1940

Tal vez el más extravagante de todos los emblemas de unidad de Stuka durante los primeros años de la guerra; la insignia del 7./StG 51 combinaba un toro a la carga con el fondo de una estrella amarilla, pintado bajo el parabrisas, con una cola de cometa amarilla que cubría casi toda la longitud de la cúpula de la cabina.



Ju 87B-1 "S2+EM" del 4./StG 77, Colonia-Butzweilerhof, mayo de 1940

Conforme a los reglamentos de la *Geschwader*, este B-1, completamente estándar en todo lo restante, muestra la insignia de la unidad con un segmento superior de color rojo que indica el II.*Gruppe* y el emblema de *Staffel* de un gallo cacareando. Puede verse que el carenado para la sirena de hélice del tren de aterrizaje del *Emil-Martha* se ha cegado con una placa plana.



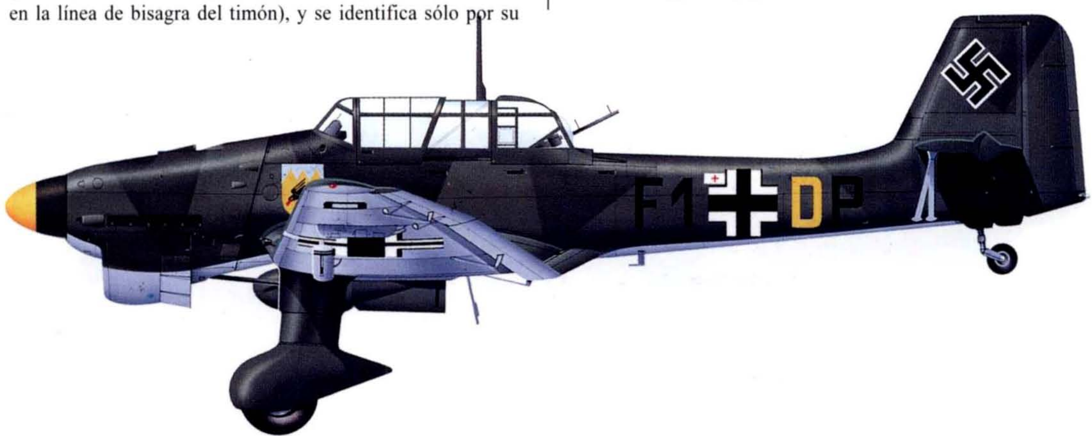
Ju 87A-2 "S13+S29" de una unidad de entrenamiento no identificada, zona de Nuremberg, hacia principios de 1939

Aunque similar superficialmente a los códigos de las unidades operacionales durante el periodo anterior a la guerra, las marcas del fuselaje de los aviones de entrenamiento eran algo diferentes. A la izquierda de la cruz del fuselaje, la primera "S" hacía referencia a *Schule* (escuela), y los siguientes dígitos indicaban la región del mando territorial (en este caso el *Luftgaukommando* XII Nürnberg). La letra a la derecha de la cruz (en este caso otra "S", lo que se presta a confusión) identificaba la escuadrilla de entrenamiento dentro de la escuela, y era el dígito o dígitos finales –aquí "29 Blanco"– lo que correspondía a la identificación individual del aparato.



Ju 87B-1 "L1+JW" del 12.(St)/LG 1, Stolp-Reitz, septiembre de 1939

Este B-1 lleva las marcas estándar de los primeros meses de guerra (cruz en el fuselaje de líneas finas y esvástica de cola en la línea de bisagra del timón), y se identifica sólo por su código en el fuselaje, pues no se ha pintado todavía la insignia del *Gruppe* IV.(St)/LG 1.



Ju 87B-2 "F1+DP" del 9./StG 77, Caen/Francia, agosto de 1940

Este avión de la 9.*Staffel*, muy similar al Stuka de Bode, llevaba una insignia mucho menos imaginativa. Seleccionaron como emblema un águila en picado con una bomba entre sus garras. Cabe destacar que todos los Ju 87 del III./StG 77, incluidos tanto el *Anton-Cäsar* como el *Dora-Paula,* mantuvieron al principio en su fuselaje los códigos de la unidad de la que provenían: el II./KG 76 equipado con Do 17.

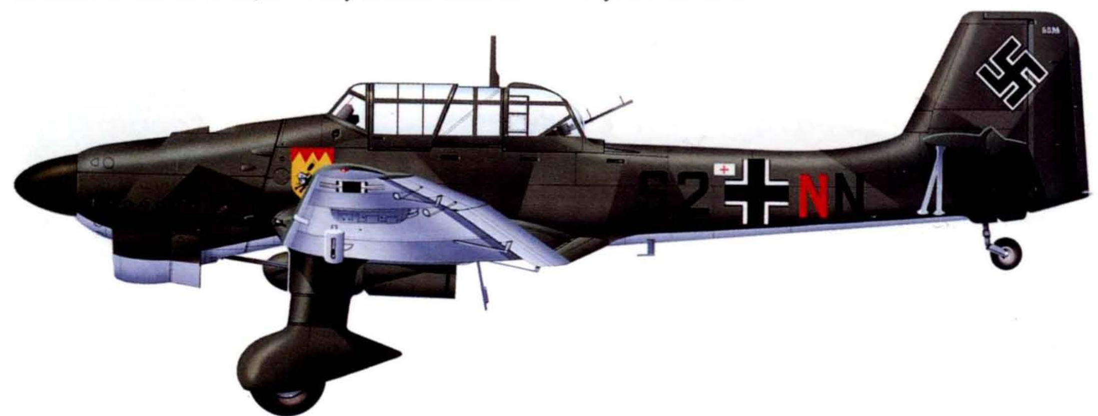


Ju 87B-2 "F1+AC" del *Stab* III./StG 77, Caen/Francia, agosto de 1940

Al no poder usar el color amarillo para el segmento superior de sus insignias, el III./StG 77 escogió el color azul. El emblema de *Gruppenstab* situado en el campo principal de color amarillo era un caballero a lomos de su caballo, el blasón familiar del *Kommandeur* Hptm Helmut Bode. Algunos miembros del *Stab* aseguraban con malicia que la insignia de escudo del caballero, tres estrellas amarillas y un disco amarillo, representaba ¡un brandy de tres estrellas y un vaso de cerveza visto desde arriba!



Los aviones del 4.(St)/TrGr 185 operaron como *Staffel* único durante la campaña polaca, y portaban una insignia que denotaba su estatus de aviación naval, un ancla y un casco alado. Retuvieron tanto la insignia como el código de unidad "J9" durante buena parte de su carrera bélica posterior formando parte ya del III./StG 1.



Ju 87B-1 "S2+NN" del 5./StG 77, Neudorf, septiembre de 1939

Otro aparato del II.*Gruppe* como indica la banda roja; este B-1 lleva las marcas estándar de principios de la guerra y la insignia de la 5.*Staffel* del periodo de la campaña polaca. Este último emblema consistía en una liebre, con gorra del ejército polaco, a punto de que le caiga una bomba.



Ju 87B-1 "A Amarilla/NO+HP" del FFS(C) 12, Praga-Ruzyne, 1941

Por el contrario, y como ejemplo de aviones operativos traspasados a misiones de entrenamiento tras el estallido de la guerra, este *Berta* que perteneció al III./StG 2 (puede verse la insignia de *Gruppe*, la cruz de Hlinka) y que ahora servía en la *Fliegerführerschule* (C)12 (Escuela Avanzada de entrenamiento 12) en Praga, pasaba a llevar una identificación de cuatro letras (probablemente su *Stammkennzeichen* original, el código básico de identificación otorgado a cada avión en fábrica), al que se añadía una "A" amarilla para identificación de escuela.



El Oblt de Ju 87B-1 Bruno Dilley, *Stk* del 3./StG 1 en septiembre de 1939.

El Oblt Bruno Dilley, Stk del 3./StG 1, aparece vistiendo el traje de vuelo de verano con múltiples cremalleras y el primitivo chaleco salvavidas de capoc que se empleaba en 1939-1940. Nótese también la gorra de faena de oficial *(Fliegermütze)* y el galón de tela en su manga derecha que denota su graduación. Dilley sobrevivió a la guerra tras volar unas 650 misiones de combate.

El Lt Hermann Haas era *Kettenführer* del 5.J/88 en España en enero de 1938.

El Lt Hermann Haas era el Kettenführer del trío original de Ju 87 enviados a España, y aparece aquí con el uniforme de la Legión Cóndor y las botas estándar de vuelo de la Luftwaffe de la época. Lleva las dos estrellas de Teniente en la gorra y en la pechera izquierda (todo el personal de la Luftwaffe ascendió un puesto en el escalafón durante su estancia de servicio en España), mientras que en la pechera derecha lleva la insignia de vuelo Nacional. Completa el conjunto con gafas de sol y pistola Walther P. P. de 7,65 mm en su funda.

El Major Oskar Dinort fue *Geschwaderkommodore* del StG 2 entre 1939 y 1941.

Tras dirigir el I./StG 2 "Immelmann" en Polonia, el Major Oskar Dinort sirvió como *Geschwaderkommodore* del StG 2 desde octubre de 1939 hasta octubre de 1941. El "Tío Oskar", muy conocido en toda la Luftwaffe, sobrevivió también a la guerra, finalmente como CO de una unidad de entrenamiento. Aquí viste un conjunto similar al de Dilley, pero con casco de vuelo, micrófono de garganta y un modelo posterior de chaleco salvavidas hinchable. Nótese también el galón de tela del rango.



Unoff Gerhard Grenzel, del I./StG, en Noruega tras obtener su Cruz de Caballero en mayo de 1940.
El primer suboficial de toda la Luftwaffe en conseguir la Cruz de Caballero (el 8/5/40), el Unoff Gerhard Grenzel del I./StG 1 viste una casaca de vuelo estándar (Fliegerbluse) con casco de cuero y cinturón de otra graduación, además de la obligada pistola Walther P. P. de 7,65 mm. Pueden verse los galones en cuello y hombreras de Unoff. Grenzel no logró regresar de un ataque a un convoy en Malta el 10/1/41.



El Oberst Günther Schwartzkopff fue *Geschwaderkommodore* del StG 77 en Francia hasta su muerte, el 15 de mayo de 1940.
El Oberst Günther Schwartzkopff, *Geschwaderkommodore* del StG 77, murió en combate sobre Francia el 14/5/40. También viste mono de vuelo de verano, pero combinado con gorra y cinturón de faena de oficial. Nótese el galón de Oberst claramente visible en su manga derecha.



El Major Clemens Graf von Schönborn-Wiesentheid sustituyó a Schwartzkopff, y aparece aquí a finales de julio de 1940.
El sucesor de Schwartzkopff al frente del StG 77 fue el Major Clemens Graf von Schönborn-Wiesentheid (anteriormente *Kommandeur* del III./StG 2). Lleva uniforme de faena completo de oficial, y la Cruz de Caballero concedida el 21 de julio de 1940. Tras dirigir el StG 77 en los Balcanes y en Rusia, von Schönborn-Wiesentheid fue nombrado jefe de la misión de la Luftwaffe en Bulgaria, donde murió en accidente con un Fieseler *Storch* el 30 de agosto de 1944.

LOS PAÍSES BAJOS Y FRANCIA

Durante los meses de inquieta calma que siguieron a la caída de Polonia en todo el frente occidental –la denominada "Guerra Fingida"– se produjeron pocas acciones de relevancia, dado que ambos bandos estaban enfrascados en los preparativos: los ingleses y franceses aprestando sus defensas y los alemanes reuniendo sus fuerzas para el ataque. Para la Luftwaffe, el invierno de 1939-1940 fue un periodo de rápida expansión, pues el número tanto de *Jagd-* como de *Kampfgruppen* aumentó en más de un 50% entre septiembre de 1939 y mayo de 1940 (de 18 a 29 y de 30 a 46, respectivamente).

Por ello resulta aún más sorprendente que, tras el éxito cosechado en Polonia, no se creara ni un solo *Stukagruppe* nuevo durante este periodo. Se había producido, no obstante, un cambio significativo en la organización. En vez de repartir los Stuka entre todas las unidades, tal y como se hizo en Polonia, dos tercios del número total de efectivos se concentró en un único cuerpo especializado.

El asalto planificado en el oeste se dividió en dos fases independientes. La operación *Amarilla* iba a comenzar con un ataque masivo sobre Holanda y Bélgica, con la finalidad de sacar a los ejércitos británico y francés del norte de sus posiciones asentadas a lo largo de las fronteras occidentales de Bélgica y evitar que avanzasen en ayuda de los dos países neutrales en peligro. Una vez que los aliados estuviesen fuera de sus posiciones previstas y desplazándose en dirección nordeste, los alemanes lanzarían el ataque principal sobre su retaguardia, con divisiones acorazadas barriendo por detrás de ellos y avanzando a gran ritmo hacia la costa del Canal. Así aislarían a las fuerzas anglofrancesas situadas más al norte en los Países Bajos, a las que podrían derrotar por separado. Una vez superada esta fase, la mayoría de los efectivos de la *Wehrmacht* iniciaría la segunda fase de esta campaña –operación *Roja*– : el avance en dirección sur y oeste a través del Somme, hacia el corazón de Francia, y hasta las fronteras con España y Suiza.

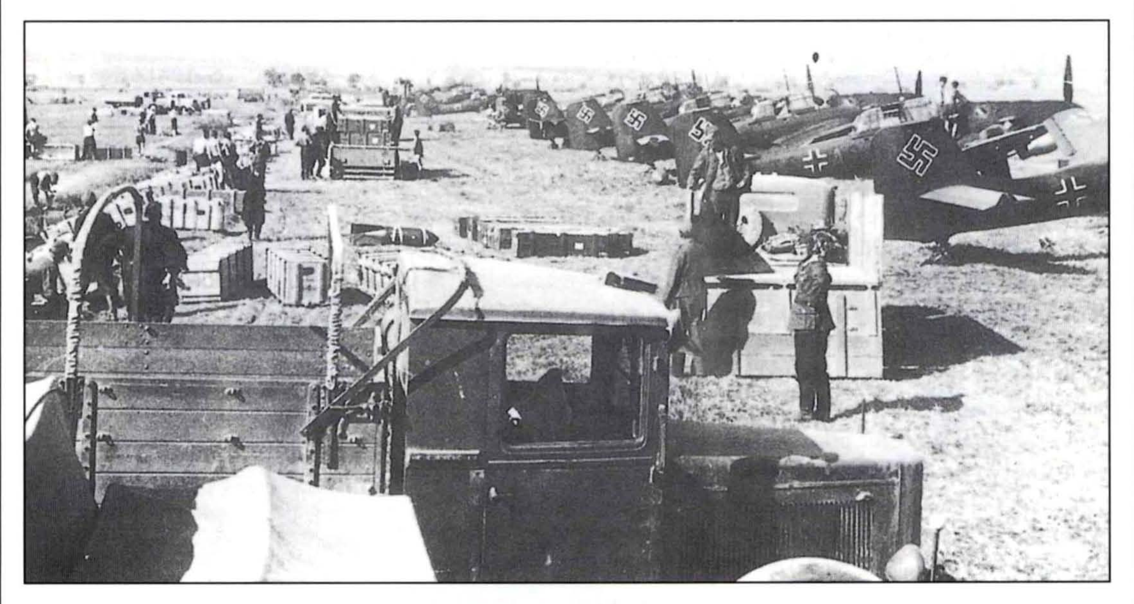
El VIII *Fliegerkorps*, como punta de lanza del ataque, tendría una intervención fundamental en todas las etapas de este ambicioso plan. Por esta razón, durante los meses de marzo y abril de 1940 realizaron numerosas maniobras y entrenamientos de preparación para las tripulaciones de los Stuka, dado el

Los señalizadores de una unidad de desembarco aerotransportada hacen señas de agradecimiento a uno de los Stuka que les proporcionaron un eficaz apoyo cercano durante su asalto aéreo inicial sobre los Países Bajos.

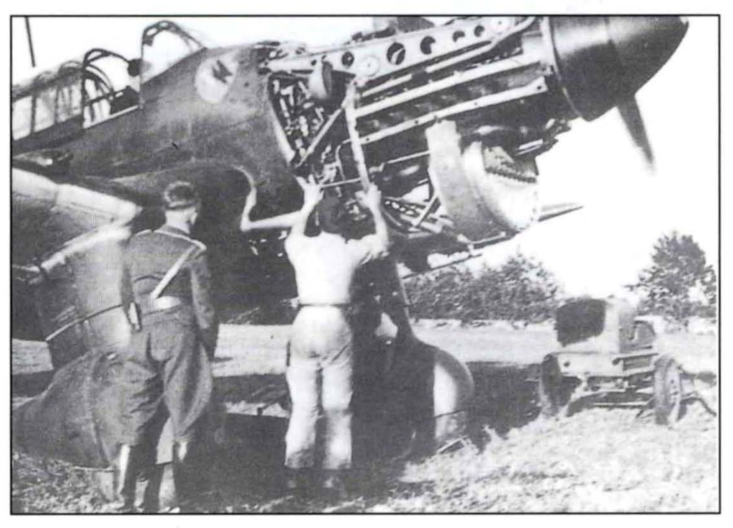




El *Generalfeldmarschall* Hermann Göring, Comandante en Jefe de la Luftwaffe, visita el I./StG 77 en su base de Radom el 13 de septiembre. Entre los oficiales de alta graduación que le acompañan podemos ver al *Generalmajor* Wolfram Freiherr von Richthofen (OC del Fliegerführer z. b. V.), el General Erhard Milch (Inspector General de la Luftwaffe) y al *Generalmajor* Hans Jeschonnek (Jefe del Alto Mando de la Luftwaffe).



Al final de la campaña, el III./StG 2 "Immelmann" se trasladó al sur, desde Stolp, en Pommerania, a Vienne, en Eslovaquia. Aquí, a los pies de las altas montañas Tatra, su objetivo era impedir la escapada hacia el sur de los restos del ejército polaco. La 8.Staffel descarga repuestos y provisiones llegados en transportes Ju 52.



El motor de este aparato de la 8.Staffel está en pruebas tras la reparación de algunos pequeños daños en combate.



Los Stuka penetran en Bélgica. Un Ju 87B-1 del StG 2 "Immelmann" descansa en St Trond, flanqueado por los restos de dos cazas biplano Fiat C.R. 42 de la Fuerza Aérea Belga.

papel protagonista que estaban a punto de realizar. La clave de toda la operación era la inmensa fortaleza belga de Eben Emael. Construida en los costados casi verticales del Canal Alberto (que ya de por sí era una inmensa trinchera contra-carro de 38 metros de profundidad), los cañones de la fortaleza dominaban toda la región circundante, incluyendo la ciudad fronteriza holandesa de Maastricht y tres puentes de vital importancia. A través de dichos puentes debía producirse el ataque "de finta" sobre Bélgica. Si no lograban neutralizar Eben Emael, es decir, si sus cañones pesados quedaban intactos y destruían los puentes, la totalidad de la estructura del plan de campaña se vendría abajo.

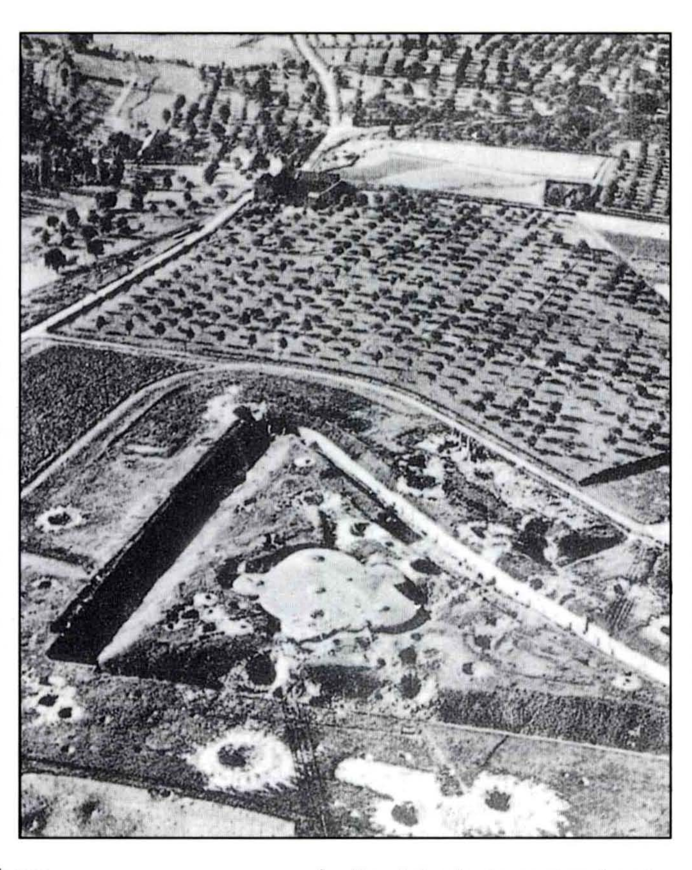
Pero el efecto de los bombardeos con Stuka, incluso contra fortalezas tan anticuadas como Modlin u Oscarsborg, no era inmediato. Y Eben Emael era sin duda un objetivo mucho más resistente. Se terminó de construir sólo cinco años antes, y sus tres plantas subterráneas se coronaban con casamatas de hormigón macizo, cúpulas de acero fuertemente armadas y baterías de cañones antiaéreos. Con una dotación autorizada de 1.200 oficiales y soldados, Eben Emael se consideraba inexpugnable. Sin embargo, al final cayó en manos de una tropa aerotransportada de 78 hombres que aterrizaron en planeadores sobre la superficie recubierta de hierba, al amanecer del 10 de mayo de 1940 en un golpe de mano histórico. Iban armados con explosivos revolucionarios de carga hueca y neutralizaron los emplazamientos de artillería de la fortaleza. Así se abrió la puerta para la operación *Amarilla*.

También a primera hora de aquel día, los Stuka tenían otra importante misión que realizar. Mientras varias oleadas de Ju 87 del StG 2 castigaban las defensas periféricas de la fortaleza y la vecina localidad de Eben Emael, para evitar que llegasen refuerzos por el túnel de entrada oeste del fuerte, otros cuatro aparatos se dirigieron a un edificio en la localidad de Lanaeken, a unos 14 kilómetros al norte siguiendo el Canal Alberto. Se trataba del cuartel general del oficial belga responsable de la voladura de los tres puentes del canal en caso de que estuviesen

en peligro de caer en manos alemanas. Las semanas de entrenamiento de estos cuatro pilotos para el ataque dio resultados. Redujeron el cuartel general a escombros y el *Commandant* no tuvo tiempo para transmitir las órdenes pertinentes.

A pesar de la confusión subsiguiente, lograron volar uno de los puentes justo antes de que llegase el avance alemán. Las tropas tuvieron que cruzar por los otros dos que, durante los días siguientes, se convertirían en el objetivo de una serie de ataques de bombardeo casi suicida por parte de los aliados, dando lugar a las dos primeras Cruces Victoria de la RAF en la II Guerra Mundial.

Mientras el StG 2 del ya por entonces Major Dinort se encargaba del Canal Alberto y sus defensas, el StG 77, mandado por el Oberst Günther Schwartzkopff, despegó de Colonia-Butzweilerhof para atacar otras fortificaciones fronterizas a lo largo del río Mosa hacia el sur, en los alrededores de Lieja. Aquella tarde los dos *Geschwader* sumaron sus fuerzas para efectuar un importante ataque de bombardeo en picado contra el puerto de Amberes.



Uno de los fuertes emplazados a lo largo del Mosa, tal vez el propio Flémalle, muestra las cicatrices de un ataque concentrado de Stuka mientras los huertos y la campiña de los alrededores permanece intacta.

El primer día de la invasión tuvo un coste de más de una docena de Stuka, la mayoría pertenecientes a los *Gruppen* de Dinort (incluyendo siete de sus subordinados del I./StG 76), y todos a causa del fuego antiaéreo. Veinticuatro horas más tarde sería el turno de los cazas aliados, que empezaron a causar bajas en las filas de Ju 87. Y de nuevo fue el StG 2 el que sufrió mayores pérdidas.

El primer combate aéreo de la campaña en el oeste se desencadenó justo al este de Bruselas, cuando unos 60 Ju 87 del StG 2 fueron atacados por seis Hurricane de la RAF, del Sqn Núm. 87. En la refriega que a continuación tuvo lugar entre Tirlemont y St. Trond, por primera vez los hombres que pilotaban los Stuka fueron conscientes de todos sus principales defectos: falta de velocidad, blindaje y armamento defensivo. A pesar de formar un círculo defensivo (maniobra que por sí sola supone un reconocimiento tácito de inferioridad), perdieron seis de sus unidades y otro aparato quedó dañado. De no ser por la creciente confusión y desorganización de los aliados durante las semanas siguientes, repletas de retiradas y abandonos, los Stuka habrían sufrido pérdidas aún mayores.

Pero ya había comenzado el empuje a través de Bélgica. Entre las primeras unidades que penetraron en territorio enemigo se encontraban varios elementos del StG 77. El IV(St)/LG 1 recibió órdenes de avanzar hasta Bierset, al oeste de Lieja, ya en el segundo día de combates. Se trataba de un riesgo calculado que por poco no hubo que lamentar. El escalón avanzado de tierra acababa de comenzar a retirar del aeró-

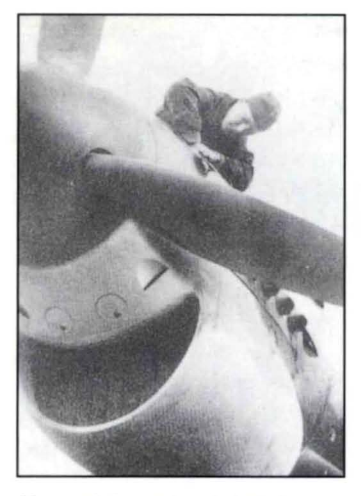


Una mezcla de sillas de comedor y de terraza para este grupo de oficiales del 10.(St)/LG 1 que descansan jugando al ajedrez. "Cäsar-Ulrich" ("L1+CU") aguarda pacientemente al fondo, ¡pero la pila de vasos de cerveza que hay en la mesa hace suponer que ya no habrá más vuelos por hoy!

dromo los escombros de los bombardeos del primer día, cuando cayeron bajo el fuego de los cañones del Fuerte Flémalle, una de las fortificaciones que formaban el anillo externo de Lieja.

Por suerte, el propio *Gruppenkommandeur* aterrizó en Bierset durante un momento de calma en el bombardeo. Tras informarse de la situación, despegó al mando del IV.(St)/LG 1 para atacar el fuerte, apenas visible en el horizonte. El personal de tierra del aeródromo disfrutó de una posición privilegiada como espectadores de la acción que se desencadenó momentos después, una demostración del poder destructivo de un *Stukagruppe* a plena potencia y sin oposición alguna. El fuerte dejó de ser un problema, aunque no se rendiría finalmente hasta el 17 de mayo, tras un nuevo ataque por parte del StG 2; fue uno de los últimos fuertes de Lieja en rendirse. Para entonces, los alemanes ya habían entrado en Bruselas, pero no sin sufrir más pérdidas en el StG 2, como recuerda el Oblt Lothar Lau, Kapitän de la 8.*Staffel:*

"Se nos ordenó atacar objetivos en carreteras y vías ferroviarias entre Tirlemont y Lovaina. La climatología era inusualmente favorable; tres décimos de nubes en un cielo de mayo perfectamente azul. Conduje a mis dos *Kettenhunde* (puntos) hacia Tirlemont. Veamos qué pasa en la estación de ferrocarril. Nada que hacer. Ya hemos pasado por aquí una vez esta mañana. Están llegando tropas de todas clases a la ciudad desde el este. Ascendemos sobre los suburbios del sur para echar un vistazo al aeródromo, pero el nido está vacío. Así que volvemos hasta un gran cruce de carreteras en el borde oriental de la ciudad, picamos suavemente sin usar los frenos y plantamos nuestra bomba justo en el centro del cruce. '¡La casa de la esquina ha caído entera sobre la calle!', informa mi operador de radio.



Un mecánico revisa el nivel de glicol de un Ju 87B-1. Las tripulaciones de tierra eran testigos de primera fila del poder destructivo y de la extrema precisión de sus objetos de atención cuando los Stuka destrozaban las defensas belgas a poca distancia de sus propios campos avanzados de aterrizaje.

Todo está preparado. Las tripulaciones de tierra pueden relajarse, con el avión cubierto por lona impermeable y camuflado, mientras un grupo de oficiales (derecha) espera nuevas órdenes.

Salimos justo sobre los tejados, seguidos de fuego de ametralladora. De repente, un fuerte estampido. Y dos más en rápida sucesión. Reconozco el ruido de haberlo oído en Polonia. Nos han alcanzado. De repente hay un intenso olor a combustible. Y allí, en el ala, los orificios de salida son claramente visibles.

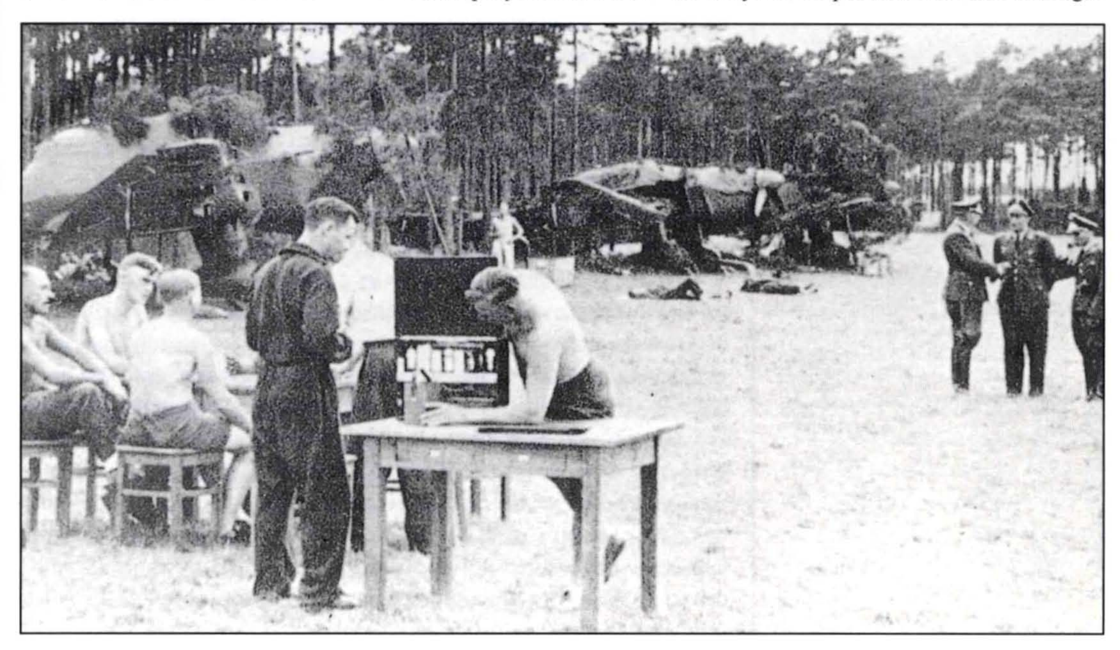
El resto de la *Staffel* está todavía en la parte oeste de la ciudad, y mis dos *Kettenhunde* están a varias calles de distancia. Otro impacto nos deja sin radio. Doy la señal para volver a la formación, pero todo el mundo está demasiado ocupado como para enterarse. Vuelo en círculos, pero me estoy quedando sin combustible a toda velocidad. Así que nos vamos solos, dando tumbos hacia el este y a ras de suelo.

Ya vemos St. Trond, lo rebasamos y seguimos hacia el sur. Poco después vemos la silueta inconfundible de la catedral de Tongres. En cuanto pasemos eso, estaremos a salvo en casa. Los *Panzer* más adelantados están ya saliendo de Tongres en dirección sudoeste. Pongo rumbo a Maastricht. ¡Tal vez logremos llegar hasta Aquisgrán!

De repente, la voz de mi operador en los auriculares: "¡Cazas enemigos, dos Hurricane!" Cuando pregunto si nos están atacando, el tableteo en la cabina trasera al abrir fuego mi operador ahoga mi voz. ¡Parece que la pregunta sobra! Intento utilizar cualquier zanja o desnivel del terreno para cubrirme. Cada vez que el enemigo se aproxima para atacar, mi operador de radio me indica la dirección del ataque.

Alabeo el aparato a derecha e izquierda, siempre virando hacia el lado de donde proviene el ataque, pero sin dejar de avanzar hacia el este, aunque muy lentamente. Recibimos más impactos. Los dos *Engländer* me tienen perfectamente acorralado: si viro hacia uno de ellos, el otro me dispara con todo lo que tiene.

Las balas me pasan por ambos lados. Más impactos en el fuselaje. Han alcanzado a mi operador de radio. Puedo verle por el retrovisor desplomado sobre su arma. De nuevo, el aparato se estremece bajo una lluvia de proyectiles, los elevadores ya no responden. Me corre la sangre



por un lado de la cara. También han alcanzado el motor, está petardeando y el parabrisas está cubierto de aceite.

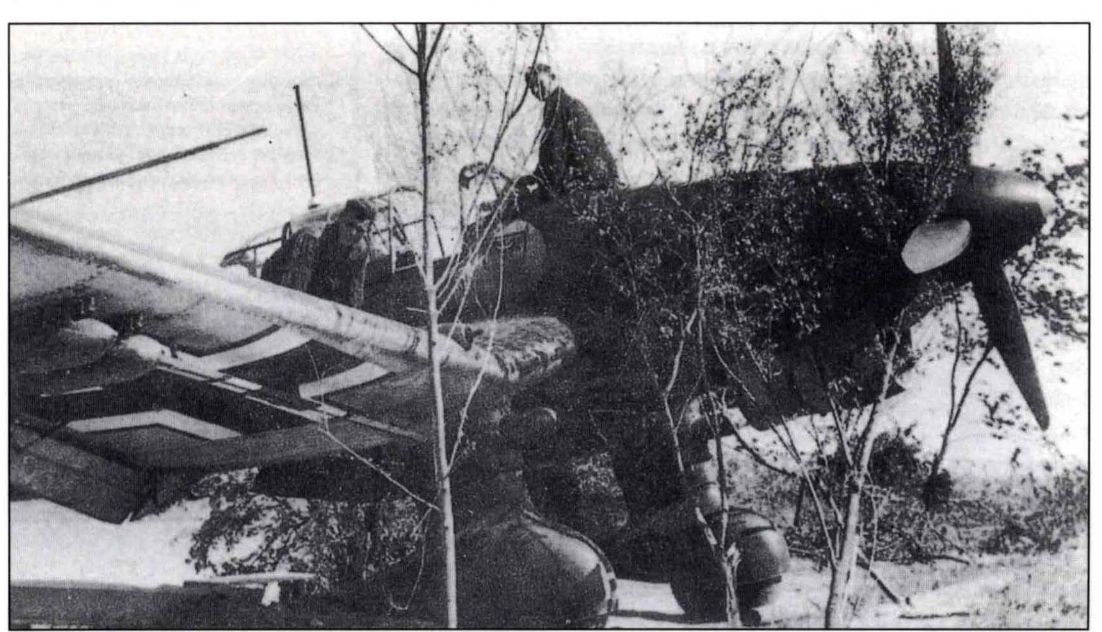
Le grito al operador de radio que se prepare, que caemos. Instintivamente acciono los frenos y los flaps. Con el timón intento dirigir el avión entre los árboles frutales que tenemos justo enfrente. Lo logramos. Salgo como puedo y arrastro afuera al operador de radio, que está inconsciente. Pronto llegan las primeras tropas de tierra y se lo llevan en ambulancia al hospital de Maastricht. Pero mi buen y viejo "Anton-*Siegfried*" tiene un aspecto lamentable en medio del huerto; tiene el fuselaje partido en dos, le falta la mitad de un ala y el morro apunta al cielo aún azul y despejado".

Tan pronto como las fuerzas anglo-francesas del norte estuvieron enfrascadas en parar el avance por el centro de Bélgica, dieron el golpe definitivo. Las columnas acorazadas alemanas traspasaron las "impenetrables" Ardenas en el sur y se apresuraron hacia el único obstáculo en su ruta: el río Mosa en Sedan. Una vez que cruzasen ese río, el camino hasta la costa del canal estaría totalmente despejado.

Se asignó temporalmente todo el VIII *Fliegerkorps* al *Luftflotte* 3 para el ataque a las posiciones francesas que protegían los puntos de cruce del Mosa. El 13 de mayo se produjo dicho ataque. Aquel día, en tan sólo cinco horas, sólo el StG 77 efectuó más de 200 salidas individuales. Hacia la tarde el tiempo empeoró y se restringieron los vuelos, pero para entonces los Stuka ya habían hecho su trabajo. El violento ataque combinado desde el aire y desde tierra – el ensordecedor aullido de los motores y sirenas de los Stuka en picado era el contrapunto al constante retumbar del fuego de Panzer y de artillería desde el otro lado del río desmoralizó completamente a los defensores franceses. A las 48 horas, habían roto la barrera del Mosa con éxito.

El 14 de mayo, sobre las cabezas de puente de Sedan, ha pasado a los anales de la Luftwaffe como el "Día de los Cazas", pues los Bf 109 de la *Jagdwaffe* (Caza de la Aviación) aniquilaron aquel día a los bombar-

Ya cargado con las bombas, este Ju 87B-2 "T6+HL" del 3./StG 2 "Immelmann" se somete a preparativos de último momento para su siguiente salida.



deros aliados que intentaban evitar el cruce del río por parte del avance alemán. También los *Stukagruppen* sufrieron pérdidas aquel día a lo largo del Mosa (11 aparatos destruidos por fuego antiaéreo o por los cazas aliados), y ninguna de las bajas fue tan profundamente sentida como la del Oberst Günther Schwartzkopff, *Kommodore* del StG 77, cuando su Ju 87 recibió un impacto directo del fuego antiaéreo francés sobre Le Chesne, cerca de Sedan. Los incansables esfuerzos de Schwartzkopff antes de la guerra en la promoción del concepto del bombardero en picado le valieron el apelativo de "padre de los Stuka". Su total dedicación desde entonces, llegando a estar al frente del StG 77 en todas las principales misiones de combate en Polonia y en el oeste hasta la fecha, le valió el ascenso a Generalmajor a título póstumo y la concesión de la Cruz de Caballero.



Con nueva tripulación a bordo y una vez retirada la fina manta de ramas de camuflaje (pero con los calzos improvisados aún puestos), se enciende el motor de Heinrich-Ludwig. Nótese que lleva la insignia de la Staffel en ambos lados del fuselaje, bajo el parabrisas, pero que la letra individual del aparato ("H") sólo se repite en la parte frontal de la cubierta de la rueda derecha. Por otra parte, ¡parece que la hélice de puntas amarillas de este aparato se ha llevado un buen golpe!

El 18 de mayo recibió también la Cruz de Caballero otro nombre, más familiar, asociado con el Stuka. Resulta irónico que el Generalmajor Wolfram *Freiherr* von Richthofen, piloto de caza en la I Guerra Mundial y primo del legendario "Barón Rojo", hubiese expresado su total oposición al bombardero en picado cuando en 1936 era director de desarrollo de la *Technisches Amt* (Oficina Técnica), a las órdenes del extravagante Ernst Udet. Tampoco estaba enamorado que digamos de las prestaciones del Ju 87 en España tres años más tarde, cuando fue comandante en jefe de la *Legión Cóndor*. Sin embargo, fue precisamente este aparato el que, bajo la comandancia general de Von Richthofen, allanó el camino a la victoria en Polonia y estaba en aquellos momentos abriendo una brecha por el norte de Francia.

Una vez que dejaron tras de sí las aguas del Mosa, las cinco divisiones de Panzer del 12.*Armee*, con el apoyo del VIII.*Fliegerkorps* de Von Richthofen, tenían puestas sus miras en la costa del Canal. La carrera de los acorazados a través de Francia en aquella tercera semana de mayo de 1940 –la *Blitzkrieg* personificada– fue tal vez el "momento de gloria" de los Stuka. Respondían a cada llamada de los Panzer despejando bolsas de posible resistencia por delante en la ruta de avance, destrozaban los ataques de tanques aliados por los flancos, acosaban a los refuerzos de retaguardia –muchas de esas tropas temblaban ante la mera mención de la palabra "Stuka"– y sembraron el pánico por las carreteras repletas de refugiados.

Para poder mantenerse a nivel con las fuerzas terrestres más avanzadas, los *Stukagruppen* estaban moviéndose constantemente hacia delante, plantando su base en cualquier lugar mínimamente practicable, desde un aeródromo enemigo abandonado hasta un terreno llano de pastos. A menudo los *Berta* se encontraron operando al límite de su radio de acción, y la llegada de los primeros Ju 87R en aquellos momentos supuso un refuerzo crucial para extender el alcance de estas unidades.

En el momento álgido de su avance, mientras despejaban a un lado los restos de la I División Acorazada francesa del Gen Bruneau, a las afueras de St. Quentin, la *Blitzkrieg* pasó justamente por la zona don-

de el pequeño S.E.5a de Harry Brown efectuó un furioso bombardeo en picado por primera vez, 22 años antes. El 18 de mayo el StG 2 atacó por dos veces a trenes de tropas en la estación de Soissons, y 24 horas después sus bombas no sólo bloquearon las salidas de Amiens, sino que abortaron también un contraataque de tanques franceses en las afueras de Laon.

El 20 de mayo, las puntas de lanza de la 2.*Panzerdivision* llegaron al Canal. Los ejércitos británico y belga, además de gran número de tropas francesas, quedaron aislados en un gran reducto con la espalda contra el mar, alrededor de Dunquerque. Mientras algunos *Stukagruppen* se dedicaron a reducir el perímetro de este reducto, para evitar cualquier intento de ruptura en dirección sur para unirse a la mayor parte de las tropas francesas, otros comenzaron a castigar los puertos del Canal.

En el flanco belga de este reducto (es decir, en el este), otros *Gruppen* atacaron el triángulo Armentières – Estaires – Bailleul, donde la densidad de tropas enemigas era tal que los veteranos de la campaña polaca lo comparaban con la situación vivida en Bzura ocho meses antes.

Mientras tanto, los puertos del canal iban cayendo uno tras otro a medida que los Panzer avanzaban en dirección norte siguiendo la costa, desde la desembocadura del Somme. Boulogne fue ocupada el 25 de mayo tras intensos ataques del II./StG 2 y del I.(St)/TrGr 186. Al día siguiente le llegó su turno a Calais, cuando los restos de la Brigada de Fusileros, agazapados en la ciudadela de la localidad, se vieron obligados a rendirse tras "horribles bombardeos de Stuka" de los StG 2 y 77.

Durante los días siguientes, por primera vez desde el comienzo de la campaña en el oeste, los *Stukagruppen* volverían a sufrir graves pérdidas. Pero un piloto no identificado, obviamente alguien que perteneció a la *Legión Cóndor*, tuvo suerte al escapar con vida:

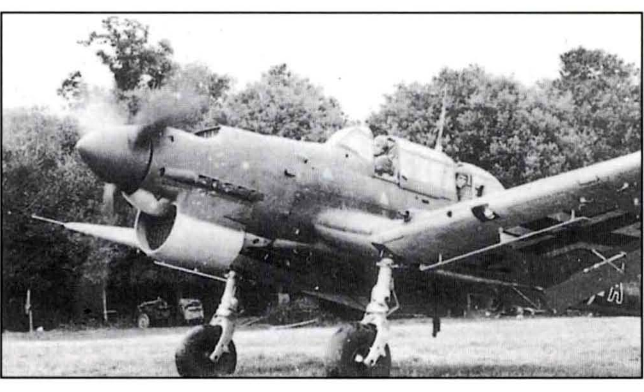
"Estábamos en algún punto sobre Calais en nuestro *Jolanthe*, con órdenes de soltar la 'gorda' sobre la ciudadela. Pero no es tarea fácil cuando tienes a tres cazas ingleses pisándote los talones. Habían aparecido de la nada, como salidos de una nube, y ya habían convertido mi ala derecha en un coladero. *'Ei, Donnerwetter'*, pensé, 'tres cazas, eso hace un total de 25 ametralladoras... y todas me disparan a mí'. El viejo *Jolanthe* había recibido un buen repaso. Y para colmo de males, mi artillero estaba herido..."

Los Ju 87B-2 del I./StG 77 permanecen camuflados entre los árboles que bordean el aeródromo en Courcelles, cerca de St Quentin listos para la segunda fase de la campaña contra Francia.



Sin embargo, logró evitar mayores daños y escapó, cuando de repente su motor se paró. Fue planeando tierra adentro:

"...a los pocos kilómetros –y para entonces ya íbamos a muy poca altitud– vi los paneles de identificación de una unidad de infantería alemana, dispuestos en una extensa llanura. El aparato aterrizó pesadamente y de inmediato dio una voltereta para quedar boca arriba. Fue entonces cuando servidor se dio cuenta de algo que hasta entonces desconocía: ¡También me habían destrozado a tiros los neumáticos!



A pesar del éxito de la *Blitzkrieg* en Europa occidental, los Stuka han pagado un precio por ello. Además de unos 120 aviones perdidos o destruidos durante la campaña, muchos más quedaron dañados. Este aparato del StG 2, repleto de agujeros de bala y de metralla y sin el carenado de tren de aterrizaje ni ningún otro peso innecesario, se envía de vuelta a Alemania para su reparación. Tendrá que hacer el viaje en etapas cortas, pues tiene todos los depósitos de combustible menos uno destrozados por los impactos.

Mi artillero y yo estábamos atrapados bajo el avión en una postura bastante incómoda, y no podíamos movernos. Pero pronto oímos ruido de picos y palas, y diez minutos después íbamos de camino, aún algo mareados, hacia un hospital de campaña. El oficial médico nos trató con la habitual amabilidad de cualquier médico de primera línea del frente: "Hay gente que es demasiado estúpida como para lograr que les maten". Al día siguiente viajábamos en un Ju de transporte con rumbo a un hospital en Alemania".

Ya sólo quedaba un trofeo para completar la operación *Amarilla:* Dunquerque.

Aunque algunas tropas del escalón de retaguardia y otros excedentes ya habían comenzado a regresar a Inglaterra desde el 20 de mayo, la operación *Dynamo* –la evacuación planificada de la Fuerza Expedicionaria Británica– no se puso oficialmente en marcha hasta la tarde del 26 de mayo. Aquel mismo día Göring había ordenado a la Luftwaffe que Dunquerque fuese su objetivo prioritario. Por lo tanto, el comienzo de la evacuación propiamente dicha coincidió con el recrudecimiento de los ataques aéreos de los días anteriores. Al amanecer del 27 de mayo, dos *Kampfgeschwader* (Alas de Combate) efectuaron ataques sobre la ciudad y el puerto, y aquel mismo día más tarde los *Stukagruppen* aportaron toda su potencia al asalto, y una de sus víctimas fue un vapor francés de gran tonelaje, empleado como transbordador en el Canal.

La climatología favoreció a los aliados durante las siguientes 36 horas, con un techo de nubes bajo y lluvias sobre la zona de objetivo y alrededores, lo que disminuyó considerablemente la eficacia de la Luftwaffe. Pero en la tarde del 29 de mayo mejoró el tiempo lo suficiente como para reanudar las operaciones aéreas a plena escala:

"A causa del mal tiempo no pudimos 'poner nuestros huevos matutinos', pues así describíamos la primera misión del día, pero ahora nos llegaban nuevos pedidos por mensajero. Objetivo: ¡Dunquerque!

Las densas columnas de humo nos indican el rumbo a seguir, aunque seguimos sin tener el clima ideal para los Stuka. Los gruesos bancos de nubes que llegan casi hasta el suelo dificultan enormemente la visibilidad hacia abajo. Mientras cada uno de nosotros intenta mantenerse en contacto con su predecesor a través de los nubarrones y del humo de la ciudad en llamas, las líneas rojas de las trazadoras del fuego antiaéreo ligero se combinan con las explosiones de la artillería de mayor calibre, creando una cortina casi impenetrable.

El aparato que va delante de mí vira lentamente de morro y desaparece en picado. En ese momento vislumbro un hueco entre las nubes y puedo ver debajo de mí un malecón del puerto, una gran rampa de descarga y –casi no creo lo que ven mis ojos– un bonito carguero bien grande, allí amarrado. Paso las manos por los controles casi por instinto. Ahora sólo tengo que empujar la palanca, y el viejo trasto baja el morro, allá que vamos hacia el objetivo.

Se me viene encima una auténtica muralla de fuego antiaéreo. Rápidamente, disparo unas cuantas ráfagas de respuesta al azar con mis ametralladoras de ala. Alineo el avión con el objetivo, apunto cuidadosamente con la mira y suelto la bomba. Mientras recupero, miro hacia atrás para ver el resultado: donde antes había una rampa ahora hay una columna ascendente de llamas y humo".

Este ataque combinado de tres *Stukagruppen* se concentró en la rada de Dunquerque, repleta de barcos ocupados en el embarque de tropas. Hundieron el destructor HMS *Grenade* y otros buques quedaron tocados y seriamente dañados. También se perdieron numerosos barcos mercantes pequeños, incluyendo el vapor de palas del Támesis *Crested Eagle*. Como resultado de este ataque, no se hicieron más intentonas de evacuación masiva desde la rada, y el grueso de las tropas que quedaban en tierra se recogió directamente en las playas.

Otra racha de mal tiempo mantuvo a los Stuka en tierra durante los dos últimos días de mayo, pero el 1 de abril estaban de vuelta y dispuestos a vengarse. En una serie de ataques que duró todo el día, causaron numerosas pérdidas entre los buques aliados. Un piloto logró acertar con su bomba por la chimenea de popa del HMS *Keith*, uno de los tres destructores de la RN hundidos aquel día en Dunquerque, mientras otros pilotos atacaban a los barcos mercantes.

Esta segunda fase de la invasión y derrota de la Francia metropolitana, ejecutada por la *Wehrmacht* casi con frialdad, se inició el 5 de junio. Para los Stuka de Von Richthofen, la siguiente quincena se convirtió en una serie de misiones aceleradas atacando una línea fluvial tras otra, a medida que la retirada francesa iba precipitándose. Si sus tareas iniciales consistían en dar apoyo al *Panzergruppe* de Von Kleist en su travesía del Somme entre Amiens y Péronne, y ayudar al 9.*Armee* para romper la Línea Weygand alrededor de Laon, ahora el VIII.*Fliegerkorps* tenía que dar cobertura a las puntas de lanza del 2.*Armee* hasta la frontera suiza.

En las primeras 72 horas los franceses ya se habían retirado al otro lado del Somme, el Oise y el Aisne a medida que los Panzer avanzaban a toda prisa hasta el siguiente obstáculo natural de importancia, el río Marne, al este de París. Los *Stukagruppen* estaban constantemente en alerta, dispuestos a atacar al primer aviso de posible resistencia organizada del enemigo, y atacando puentes para romper las líneas de retirada francesas. Un corresponsal de guerra alemán dio testimonio explícito de una de esas misiones, efectuada el 7 de junio:

"Ayer estuvimos sobre uno de los principales puntos de reagrupamiento de las tropas enemigas, una ciudad situada a unos diez minutos de vuelo al este de París, que apenas era visible a través de la cortina de humo y del resplandor que cubre todas las grandes ciudades.

Nuestro *Kette* mantuvo formación cerrada mientras nos acercábamos al objetivo. Otros aparatos volaban a izquierda y derecha de nosotros.



Los despojos de Dunquerque. Destrozados vehículos Austin de la Fuerza Expedicionaria Británica, inmovilizados y abandonados en la playa repleta de cráteres y desechos. El buque de tres chimeneas que aparece al fondo con la proa destrozada es el destructor francés de 1.278 toneladas *l'Adroit*, hundido y varado por un ataque aéreo el 21 de mayo.

'¡Apriétense los atalajes, vamos en picado!', me gritó el piloto. Fue como si, durante una fracción de segundo, el aparato quedase inmóvil en el cielo. De repente la cola se elevó verticalmente mientras el morro apuntaba hacia la tierra. El flujo de aire aumentó, silbando sobre la superficie de las alas y golpeando contra las ventanas de la cabina. La tierra, que un momento antes era un bonito paisaje de relieves, colinas y horizonte, ahora era como un mapa plano que llenaba completamente nuestro campo de visión... ¡un mapa cuyos detalles crecían y se hacían más nítidos segundo a segundo!

El piloto permanecía inmóvil en su asiento, con el ojo derecho presionado contra la mira mientras se concentraba en su objetivo. Aumentó el rugido del motor ahogando el ruido del viento. ¡Allí estaba el puente! Presionó el botón de la palanca de control marcado con la leyenda 'Bombas'. Noto una leve sacudida. A nuestros costados, meciéndose suavemente a sólo 30 metros de nosotros, los dos *Kettenhunde* soltaron sus bombas en perfecta sincronización.

Casi de inmediato noté que me presionaban violentamente contra el asiento, cuando el piloto empezó a salir del picado. Tragué saliva para liberar la presión de mis oídos. Las alas se flexionaron ligeramente. Y ya estábamos volando nivelados, pero saltando a derecha e izquierda, subiendo y bajando, para que los artilleros antiaéreos enemigos no pudiesen hacer puntería mientras emprendíamos el vuelo de vuelta. Tres horas después, las fotografías aéreas mostraban que el puente había quedado completamente destruido".

El 12 de junio, los alemanes cruzaron el Marne cerca de Château-Thierry. Al día siguiente París fue declarada ciudad abierta. A pesar de la creciente confusión en la retirada francesa, los *Stukagruppen* siguieron encontrando pequeñas bolsas de resistencia, tanto en tierra como en el aire, mientras se desplazaban en dirección sur dejando a su derecha la indefensa capital francesa. El I./StG2 ya había destruido unos 20 o 30 tanques que intentaban lanzar un contraataque sobre el flanco desprotegido de los alemanes al norte de la ciudad. El 13 de junio una *Staffel* del StG 77, con base al sudeste de Soissons, recibió la orden de atacar la línea ferroviaria entre Troyes y Auxerre. Acababan de sobrevolar a los Panzer más adelantados, cerca de Montmirail, cuando:

"Hubo algo que le llamó la atención al *Staffelkapitän;* unos puntitos en la distancia, enfrente de nosotros. Vio aquella bandada de pequeñas manchas balanceándose y haciendo picados entre las nubes. Debe ser nuestra escolta de cazas, pensó. '¡Parece que hoy están de buen humor!', le dijo a su operador de radio. De repente el día se aclara: ¡Son franceses! 'No había visto tanto francés junto desde Sedan', piensa el *Staffelkapitän* mientras el operador de radio abre fuego. El olor a cordita invade la cabina. El *Kapitän* espera hasta que ve las primeras balas trazadoras que les disparan. ¡Ahora! '¡Virad hacia ellos!'. Al unísono, los pilotos –veteranos todos ellos– viran hacia los cazas enemigos y abren fuego con las

ametralladoras de ala. Era una maniobra que habían practicado a conciencia durante todo el invierno en Colonia; la practicaron hasta estar absolutamente hartos de ella. Pero ahora les pagaba sus dividendos".



Un impacto directo logrado por el I./StG 77 en uno de los "pequeños barcos" que tomaron parte en la evacuación de Dunquerque, el 1 de junio de 1940. Véanse los impactos fallidos del Kettenhunde por detrás del buque dañado.

Cogidos por sorpresa, los cazas franceses se vieron forzados a separarse para evitar a los Stuka que se les acercaban. Cuando les rebasaron, los artilleros de cola de los Stuka hicieron fuego sobre ellos, anotándose al menos dos aparatos enemigos que vieron caer envueltos en humo. Pero fue la llegada de la escolta de Bf 109 la que evitó que los Ju 87 sufriesen algún ataque (que les hubiese provocado pérdidas casi seguras) y derribó a nueve de los Morane franceses.

Cuarenta y ocho horas más tarde, todo el I./StG 77 estaba de nuevo sobre la región de Auxerre, bombardeando y ametrallando un recalcitrante nido de tropas francesas resguardadas en un grupo de edificios fortificados. El 16 de junio, los alemanes cruzaron el Sena. Al día siguiente, y a pesar del mal tiempo impropio de la fecha, los Stuka atacaron columnas enemigas en los alrededores de Dijon y dieron apoyo a las cabezas de puente sobre el río Loira, cerca de Nevers.

El final ya estaba a la vista. El Mariscal Pétain pidió el armisticio el 17 de junio, y aquel mismo día los aviones alemanes de reconocimiento informaron de que no se veía ninguna formación enemiga de importancia a lo largo de los ríos Loira o Saona, ni en ningún otro punto desde allí hasta la frontera con Suiza.

El 18 de junio, Von Richthofen ordenó a dos tercios del VIII.*Fliegerkorps* que se quedasen en tierra, a pesar de que ciertos signos de rebrote de la actividad francesa al norte de Dijon, aquel día más tarde, provocaron una última oleada de ataques de los Stuka; poco después se rindieron tres divisiones francesas.

Resulta irónico que aquel 18 de junio se produjeran también las últimas pérdidas de Ju 87 en toda la campaña, cuando dos aparatos del III./StG 51 colisionaron sobre Nivelles. Fueron los últimos Stuka de un total de 120 perdidos por cualquier causa desde el 10 de mayo.

Ya el 19 de junio, el VIII.*Fliegerkorps* se mantenía en alerta repartido por bases alrededor de las regiones de Nevers-Auxerre de la Francia central. Sin embrago, se cancelaron las misiones programadas para el día siguiente, se detuvo el avance y las fuerzas terrestres se retiraron hasta la línea de demarcación recientemente pactada entre la Francia ocupada y libre (Vichy). Cuarenta y ocho horas después, se firmó el Armisticio en Compiégne.

De este modo, los Stuka nunca llegaron hasta la frontera con Suiza. Se les ordenó en cambio efectuar otro giro de 180º, pues mientras la mayoría de la Luftwaffe se retiraba a la patria para un bien merecido y necesitado descanso y refresco, el VIII.*Fliegerkorps* de Von Richthofen iba a poner en práctica de inmediato su demostrada capacidad para el ataque de precisión. En las últimas semanas de junio se desplazaron de nuevo a la castigada costa norte francesa; su nueva tarea consistía en cerrar el Canal de la Mancha a los barcos británicos.

LA EXPLOSIÓN DEL MITO

El 4 de julio, el III./StG 51 llevó a cabo una misión de ataque con todas sus fuerzas contra el puerto de Portland, que daría como resultado lo que probablemente sea la mayor pérdida de vidas humanas en acción militar jamás infligida por un único ataque aéreo en las Islas Británicas. Dirigidos por su nuevo *Kommandeur*, el Hptm Anton Keil, unos 33 Stuka salieron en picado de entre la niebla de la mañana que cubría la base naval. Concentraron sus ataques en el mayor buque fondeado en el puerto, el navío auxiliar antiaéreo de 5.582 toneladas HMS *Foylebank*, y a los ocho minutos ya había sufrido el impacto de 22 bombas, registrando la muerte de 176 miembros de la tripulación. Entre ellos estaba el Marinero de Primera Jack Mantle quien, pese a estar mortalmente herido, continuó disparando su cañón "pom-pom" de dos libras mientras el buque se hundía bajo sus pies; esta acción fue merecedora de una Cruz Victoria a título póstumo.

El StG 77 voló su primera misión de esta campaña en la víspera de la batalla "oficial", cuando despegaron 27 aviones del I.*Gruppe* de Théville a última hora de la tarde del 9 de julio para atacar a un convoy cerca de Portland. Lograron dañar un pequeño barco del Ministerio de Pesca, pero esta vez los Ju 87 fueron interceptados por tres cazas Spitfire I de la Sección Verde del Sqn. Núm. 609, provenientes de su cercana base satélite de Warmwell, mientras el grueso de la unidad seguía estacionado en Middle Wallop. Se enfrentaron a la escolta de Bf 110C de los Stuka, por lo que los Spitfire se anotaron un único bombardero en picado derribado.

Este único derribo le correspondió al futuro as Flg Off David M. Crock:

"Me encontraba en una posición ideal para atacar, y abrí fuego alcanzando su aparato con toda la munición que me quedaba –aproximadamente 2.000 proyectiles– a muy corta distancia. A pesar de la excitación del momento, recuerdo perfectamente mi sorpresa ante el efecto devastador de mis disparos. Salieron volando algunos trozos de su fuselaje y de la cúpula de la cabina, apareció un reguero de humo que salía del motor, y poco después vi una gran llamarada que cubría el carenado del motor, tras lo cual cayó en picado vertical. Las llamas cubrían todo el aparato y seguía cayendo sin control, aparentemente despacio, durante unos 1.500 metros, hasta convertirse en una masa informe de chatarra.

Absolutamente fascinado con aquella visión, le seguí en su caída, y vi cómo chocaba contra el mar despidiendo un gran surtidor de espuma blanca. Desapareció de inmediato, y aparte de una mancha verde



...todo está correcto y los aviones cargados de bombas inician sus espaciadas carreras de despegue. Muchos *Stukagruppen* desfilaban ante el estandarte de la unidad y formaban una guardia de honor protocolaria como la que aquí puede verse, antes de cada misión operativa.

en el agua no había ningún otro signo de lo que allí había ocurrido. La tripulación no hizo ningún intento de salir, y era evidente que habían muerto con mi primera ráfaga".

Aquella primera victoria en combate de David Crock propinó un golpe extremadamente doloroso al I./StG 77, porque el avión derribado en el Canal era el que pilotaba su *Kommandeur*, el Hptm Friedrich-Karl *Freiherr* von Dalwigk zu Lichtenfels. Se trataba de otro de los miembros de la "Vieja Guardia" del arma de Stuka, y se había unido al por entonces StG 162 "Immelmann" en 1936. Tomó el mando del I./StG 77 poco antes del estallido de la guerra, y voló personalmente al frente del *Gruppe* en casi todas sus misiones desde entonces. Su "liderazgo dando ejemplo" a lo largo de las campañas de Polonia y Francia le valió la concesión a título póstumo de la Cruz de Caballero, y su ascenso a Major.

Cuarenta y ocho horas más tarde, los Stuka estaban de nuevo sobre Portland. Una salida de diez aviones desde la península de Cherburgo a primera hora de la mañana del 11 de julio atacó un convoy en la bahía de Lyme, hundiendo uno de los buques de escolta (HMS *Warrior II*, un yate armado de 36 años de antigüedad) y regresó sin registrar bajas gracias a los esfuerzos de su escolta de Bf 109E, que derribaron dos Spitfire I (de nuevo pertenecientes al Sqn. Núm. 609) y un único Hurricane I (del Sqn. Núm. 501) en el transcurso de la misión. Animados sin duda por este resultado, el *Gruppe* efectuó una segunda misión pocas horas después, en la que participó una formación combinada de unos 20 *Berta* y *Richard* del III./StG 2, escoltados por el doble de Bf 110C del III./ZG 76. Los Stukas acababan de efectuar sus picados contra un convoy cerca de Portland, y estaban en su momento más vulnerable, cuando les interceptó a baja cota un grupo de seis Hurricane I del Sqn. Núm. 601, que venían desde Tangmere, a unos 85 kilómetros al este.

De nuevo, los cazas de la RAF no llegaron a tiempo para evitar que los Stukas completasen su ataque, y sólo se perdió un aparato, que se estrelló contra el agua junto a la rada de Portland tras el ataque de un antiguo esquiador olímpico, el Flg Off G. N. S. Cleaver, quien también se anotó un He 111 cerca de Portsmouth aquel mismo día. Al menos cuatro de los Bf 110 de escolta cayeron derribados en un duro combate de retaguardia, tratando de proteger a los Stuka de varios Hurricane que llegaron de refuerzo del Sqn. Núm. 601.

Mientras el VIII.*Fliegerkorps* centraba su atención en la costa de Dorset y el extremo occidental del Canal, los dos *Stukagruppen* dependientes ahora del *Luftflotte* 2 y con base en Pas de Calais esperaban su oportunidad para atacar a través del punto más estrecho del Canal, los Estrechos de Dover.

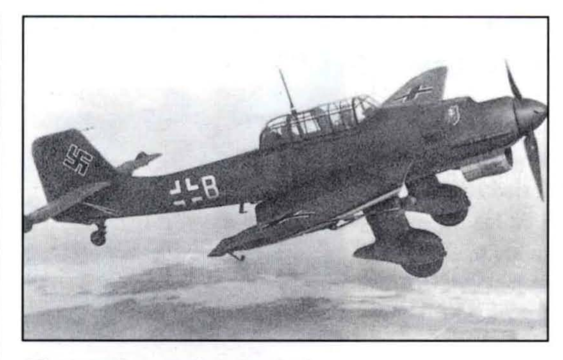
Tuvieron por fin su oportunidad el 13 de julio, cuando recibieron informes acerca de un convoy dispuesto a correr el riesgo de los Estrechos. Mientras se libraba un feroz combate entre las tres *Staffeln* de Bf 109E del JG 51 y 11 Hurricane I del Sqn. Núm. 56, los Stuka lograron soltar sus bombas y escapar sin bajas, aunque dos de los aparatos sufrieron daños leves. En un temprano ejemplo de anotación por exceso, que sería práctica habitual del Mando de Caza durante la Batalla de Inglaterra, el escuadrón de Hurricane (que perdió dos pilotos a manos de la escolta de Bf 109) aseguró haber derribado siete Ju 87 en el curso de esta misión.



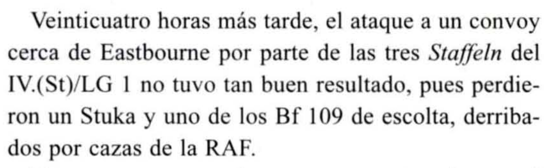
El Hptm Anton Keil, *Gruppenkommandeur* del II./StG 1 (el antiguo III./StG 51), aparece aquí con la Cruz de Caballero que se le concedió el 19 de agosto de 1940. Keil permaneció al frente del II./StG 1 hasta su muerte en el frente oriental un año después, cuando su avión capotó durante un aterrizaje de emergencia en terreno cenagoso.

Al contrario que Keil, Helmut Mahlke, que dirigió el III./StG I durante toda la batalla de Inglaterra y posteriormente, logró sobrevivir a dos aterrizajes de emergencia en Rusia. Esta fotografía corresponde a una fecha posterior en la guerra, cuando era *Oberstleutnant* del *Luftflotte* 6.





Mientras el punto de la izquierda se acerca a su líder, la insignia del III.Gruppe (la Cruz Hlinka de Eslovaquia, otorgada por la población local durante la breve estancia de la unidad en Vienne el otoño anterior) es claramente visible.



Veinticuatro horas más tarde, el ataque a un convoy cerca de Eastbourne por parte de las tres *Staffeln* del IV.(St)/LG 1 no tuvo tan buen resultado, pues perdieron un Stuka y uno de los Bf 109 de escolta, derribados por cazas de la RAF.

Tuvo que pasar casi una semana antes de que el II./StG 1 reapareciese sobre la costa de Kent. Al anochecer del 20 de julio atacaron un convoy que navegaba en dirección este, de nombre en código "Bosom", cuando se aproximaba a los Estrechos de Dover. Una vez más, la fuerte escolta de cazas (más de 50 Bf 109 y Bf 110) demostró su valía, pues a pesar de ser sorprendidos por los Hurricane I de los Sqn. Núm. 32 y 615, y por los Spitfire I de los Sqn. Núm. 65 y 610, que aparecieron con el sol a sus espaldas, todos los pilotos del Hptm Keil lograron volver a Francia (aunque esta vez con cuatro aparatos dañados y un artillero herido; los pilotos de los Hurricane afirmaron haber derribado dos Stuka), tras hundir el buque de cabotaje *Pulborough* y partirle el espinazo al destructor HMS *Brazen*. Sin embargo, la escolta de cazas no tuvo tanta suerte, y perdieron cinco Bf 109E en un intenso combate que duró más de 30 minutos.

Cinco días después los Stuka sufrieron sus primeras bajas múltiples en combate, cuando efectuaron misiones en ambos extremos del Canal. Unidades de la *Luftflotte* 2, incluyendo el II./StG I y el IV.(St)/LG 1, efectuaron una serie de intensos ataques entre Dover y Folkestone sobre un convoy en dirección oeste, hundiendo cinco barcos y dañando otros cuatro, incluyendo a los destructores *Boreas* y *Brilliant*. Un piloto del II./StG 1 describía la escena:

"Dejamos la costa francesa a nuestra espalda. Mientras nuestra escolta de cazas merodea y vira a nuestro alrededor, nosotros mantenemos una formación cerrada, dirigiéndonos hacia nuestro objetivo sobre el suave balanceo del mar. Ya podemos ver el perfil borroso de la costa inglesa cuando localizamos los restos del convoy. Unos cuantos buques desperdigados intentan alcanzar el abrigo de la lejana costa. Los camaradas que nos han precedido hicieron sin duda un buen trabajo. Sólo quedan ocho barcos a flote.

El *Kommandeur* da la señal acordada para el ataque. Delante de mí, un aparato tras otro hace la rotura y desaparece en un picado vertical. Cuando estoy a punto de hacer lo propio, se me acerca un caza inglés. Rápidamente pongo de morro mi avión y logro separarme de él. Mientras mi operador de radio no le pierde de vista y me va indicando sus evoluciones, yo me concentro en el buque que he elegido como objetivo. Va agrandándose en mi mira segundo a segundo. Una ligera presión en el botón de suelta –una sacudida– y la bomba está en camino.

Al mirar hacia atrás, veo cómo explota junto al casco del barco. Pero el avión que me sigue se anota un impacto directo. No tenemos tiempo para celebrar nuestro éxito, a pe-

El III./StG 2 "Immelmann" estuvo fuertemente implicado en las acciones contra convoyes en la parte oeste del Canal de mediados de julio. Este pequeño buque de cabotaje tuvo suerte al escapar, como demuestran los anillos en el agua correspondientes a una serie de impactos fallidos.





Un *Berta* del 7./StG 77, con sus soportes de bombas vacíos, logra alcanzar la seguridad de la costa de Normandía. Adviértanse los dos aparatos, apenas visibles al fondo a la izquierda, precipitándose hacia tierra.

sar de todos los esfuerzos de nuestra escolta de cazas, los cazas enemigos han logrado pasar y están intentando eliminarnos uno por uno. En picado con el resplandor del sol a sus espaldas, han cazado de costado a un camarada delante de mí. Aunque su avión está ya en llamas, asciende durante un rato para intentar que tanto él como su operador puedan saltar en paracaídas. Segundos después, su aparato desaparece en una columna de agua pulverizada.

Mi propio operador informa de que se acercan dos cazas. Tengo a uno en mi cola mientras el otro se mantiene más alejado, por encima de mí y a un costado. Casi tocando el agua con la punta de un ala, me ladeo para evitar los disparos del primero mientras mi observador pierde de vista al segundo. Se separan para efectuar otra pasada, pero mientras tanto logro agazaparme a toda prisa entre un grupo de camaradas delante de mí, y nos dirigimos hacia la base a toda potencia".

En esta acción cayeron derribados dos aparatos del II./StG 1, y un tercero –del IV.(St)/LG 1– quedó dañado. Mientras tanto, varios elementos del VIII.*Fliegerkorps* en el oeste habían vuelto una vez más a Portland. Tras el ataque, los cazas de la RAF persiguieron al III./StG 1 a través del Canal. Dos de sus aviones sufrieron daños y uno cayó derribado al mar por los disparos de dos Spitfire I del Sqn. Núm. 152, justo antes de ponerse a salvo en Cherburgo.

Cuarenta y ocho horas después, un aparato del I./StG 77 no logró regresar del ataque que efectuaron 30 Stuka contra el convoy *Bacon* al este de Portland, cayó derribado en la Bahía de Weymouth por el futuro as del Hurricane, el Plt Off C. T. Davis del Sqn. Núm. 238. Aquel mismo día, la Royal Navy perdió otros dos destructores por ataques aéreos (los HMS *Codrington* y *Wren*), viéndose obligada a retirar la flotilla de Dover y trasladarla a aguas más seguras.

La climatología empeoró a finales de julio, pero los *Stukagruppen* ya habían realizado perfectamente la tarea inicial encomendada como antesala de la invasión prevista de Inglaterra. Al "cegar" el Canal por ambos extremos, y neutralizar las flotillas de destructores de la Royal Navy en la costa sur (que perdieron una docena de buques desde mediados de mayo, además de tener que retirar de la zona a muchos otros para reparaciones esenciales), lograron asegurar las rutas náuticas de travesía del Canal para la flota invasora, que ya por entonces iba agrupándose en los puertos del norte de Europa.

A continuación comenzarían las fases dos y tres de su colaboración en la conquista de Gran Bretaña. En agosto –repitiendo las tácticas empleadas en Polonia y Francia– atacarían los aeródromos avanzados del Mando de Caza de la RAF en una serie de bombardeos de precisión como preparativo de la invasión. Y en septiembre, una vez que el ejército alemán estuviese en la isla, reanudarían sus misiones clásicas de "artillería volante" mientras la infantería avanzase en dirección norte, hacia el corazón de Inglaterra. La relativa facilidad con la que habían

cubierto la fase uno (con un coste de tan sólo una docena de aviones perdidos o destruidos) no daba idea de la tormenta con la que tendrían que enfrentarse a partir de entonces.

Sin embargo, la última misión de envergadura de la batalla contra un convoy, efectuada el 8 de agosto, dio idea del amargo sabor de lo que se avecinaba: el convoy CW 9 (con nombre en clave "Peewit"), formado por 20 buques mercantes y nueve navíos de escolta, había salido de Medway la noche anterior, pero antes del amanecer tres de sus componentes ya se habían hundido por la acción de los E-boats en los Estrechos de Dover. Habían seguido el avance del convoy gracias al emplazamiento de radar *Freya* recientemente instalado en la costa de Calais. Mientras avanzaba en dirección oeste por el Canal, sufrió dos ataques de Stuka.

El primer ataque, realizado por elementos del StG I, fue interceptado y disgregado por seis escuadrones de cazas de la RAF, que se anotaron la destrucción de dos Ju 87 y otros dos dañados. Todas estas victorias (además de otras tres contra Bf 109E) fueron obra del Sqn. Núm. 145, el cual perdió a su vez dos Hurricane I a manos de la escolta de los Stuka, que en esta ocasión correspondía al I./JG 27. A primera hora de la tarde "Peewit" estaba frente a la Isla de Wight, donde le atacaron unos 60 Stuka del I. y del III./StG 2, apoyados por el I./StG 3. A pesar de la intervención de más cazas (18 Hurricane I de los Sqn. Núm. 145, 238 y 257, además de numerosos Spitfire I del Sqn. Núm. 609), esta vez los Stukas lograron llegar hasta los buques, hundiendo a cuatro y dañando otros siete, pero perdieron tres aviones (todos ellos del I./StG 3), con otros cuatro con daños de diversa importancia – de nuevo, dos de los Ju 87 cayeron a manos del Sqn. Núm. 145, mientras que el tercero se lo anotó el Sqn. Núm. 609. También cayeron derribados un Bf 110C del V./LG 1 y tres Bf 109E del III./JG 27, pero les hicieron pagar un alto precio a las unidades atacantes de Hurricane, pues el Sqn. Núm. 257 perdió tres pilotos y el Núm. 238 dos.

De los 20 buques que habían salido de Medway la noche anterior, sólo cuatro llegaron a Swanage casi sin daños. Las acciones de aquel día costaron a los cuatro *Stukageschwader* participantes la pérdida de nueve aviones, además de otros diez dañados. Por el contrario, un ataque de los dos *Stukagruppen* de la *Luftflotte* 2 sobre buques del convoy "Booty" en las proximidades de Clacton, aproximadamente 72 horas después, dio como resultado la pérdida de un solo aparato de cada uno, los dos derribos correspondieron respectivamente al Sqn. Núm. 74 (de Spitfire I) y al 151 (de Hurricane I).

"Como una bandada de enormes aves," una Staffel despega prácticamente al unísono para llevar el combate hasta las costas inglesas.



Esta última y relativamente menor escaramuza del 11 de agosto puede que no fuese muy significativa en el esquema general de la batalla, pero marcaba el inicio de la última semana de la carrera operacional –y de la reputación– del Stuka como potente fuerza en los cielos del noroeste de Europa.

El 13 de agosto de 1940 será siempre recordado como *"Adlertag"* ("Día del Águila"), el impulso inicial del asalto general de la Luftwaffe sobre las Islas Británicas. Para sus protagonistas, aquel "gran día" no tuvo un buen comienzo, dadas las adversas condiciones climatológicas a primera hora de la mañana que

obligaron a posponer en el último momento las operaciones, y así se transmitió la orden correspondiente. Pero no todas las unidades recibieron dicha orden, y en la confusión resultante algunos bombarderos efectuaron sus misiones sin cobertura de cazas, mientras que otros cazas volaron hasta sus zonas de objetivo asignadas sin los bombarderos que supuestamente debían proteger.

Por la tarde, no obstante, el tiempo había mejorado lo suficiente como para que los *Stukagruppen* lanzasen la segunda fase de su cometido, dividido en tres partes, dentro del plan general de la invasión: una serie de ataques puntuales con la finalidad de neutralizar los aeródromos avanzados del Mando de Caza. Golpearon a ambos flancos de la zona designada para el desembarco. En el este, la *Luftflotte* 2 envió al II./StG 1 contra Rochester y al IV.(St)/LG 1 contra Detling. El primero no logró localizar su objetivo, pero los 40 Ju 87 del Hptm von Brauchitsch causaron graves daños en Detling, con 67 bajas (incluyendo al jefe de la base, el Grp Capt Edward Davis), demoliendo los hangares y destruyendo completamente 22 aviones. Volvieron sin registrar ninguna pérdida, así que el IV.(St)/LG 1 aterrizó de vuelta en Tramecourt con la sensación lógica de haber hecho un buen trabajo. El fallo había sido de la inteligencia alemana Detling no era un aeródromo del Mando de Caza.

De hecho, los únicos aviones con base permanente allí eran Anson I del Sqn. Núm. 500 "County of Kent", asignados al Mando de Costa desde principios de 1939.

Por el oeste, las unidades del VIII.*Fliegerkorps* sufrieron similares altibajos de fortuna. Los elementos del StG 77 estuvieron buscando en vano el aeródromo de Warmwell antes de terminar soltando sus bombas al azar sobre la campiña de Dorset, regresando a sus aeródromos de Caen sin mayores problemas. A pesar de carecer de cobertura de cazas (su escolta de 30 Bf 109 del II./JG 53 tuvo que regresar a causa de escasez de combustible), los 27 Ju 87R del II./StG 2 del Hptm Walter Enneccerus cruzaron la costa cerca de Lyme Regis en ruta hacia Middle Wallop, pero nunca llegaron. Fueron interceptados por 13 Spitfire I del Sqn. Núm. 609, y perdieron un total de cinco aparatos en un duelo desigual sobre la costa, así como un sexto avión que se estrelló en el Canal durante el vuelo de regreso. La RAF aseguró haber destruido o dañado 14 Ju 87 y Bf 109 sin sufrir pérdidas.

Desde los acantilados de Portland, el Primer Ministro Winston Churchill y un grupo de generales del Ejército pudieron presenciar cómo eran diezmados los Stuka. Uno de los pilotos que se anotó el derribo de un Ju 87, y un segundo bombardero dañado, era el principal as del Sqn. Núm. 609, Flg Off John Dundas:

"Trece Spitfire salieron de Warmwell para una memorable fiesta a la hora del té sobre la Bahía de Lyme, por lo que no fue un día de suerte para el Ju 87, pues no menos de 14 cayeron destruidos o dañados en lo que supuso un 'botín' récord para el escuadrón, que también incluyó a cinco de los Me de escolta. La formación, que constaba de unos 40 bombarderos en picado dispuestos en cuatro uves, con casi la misma cantidad de Me 110 y 109 escalonados sobre ellos, fue sorprendida por el ataque del 609 a favor del sol".

Aquella masacre de cuatro minutos sobre la costa de Dorset tuvo amplio eco en la prensa de la época, con el siguiente titular de la edición

del 14 de agosto de 1940 del periódico *The Times* como ejemplo típico de los que aparecieron en diversos diarios nacionales en dicha fecha:

"Los nueve Junkers cayeron derribados ... por un único escuadrón de Spitfire, así como cuatro Me 109. Este mismo escuadrón había derribado siete aviones enemigos el día anterior".

Aquel mismo 14 de agosto los dos *Stukagruppen* de la *Luftflotte* 2 (unos 80 aviones en total, escoltados por los tres *Gruppen* del JG 26) se aproximaron de nuevo a la costa de Kent. Cuatro escuadrones de cazas de la RAF (Hurricane I de los Sqn. Núm. 32 y 615 y Spitfire I de los Sqn. Núm. 65 y 610, un total de 42 aparatos), alertados por radar, estaban esperándoles. A tan corta distancia de sus bases, los pilotos de Messerschmitt del JG 26 pudieron quedarse y pelear, con lo que se entabló un combate aéreo masivo entre más de 200 aparatos, sobre la costa entre Dover y Folkestone. Incapaces de penetrar tierra adentro, los Stuka no tuvieron más opción que retirarse, escapando del combate con un aparato derribado (un avión del 10./LG 1, derribado por un Hurricane I del Sqn. Núm. 615) y otro dañado. Dos *Ketten*, sin embargo, descargaron su frustración en la ruta de regreso a Tramecourt bombardeando y hundiendo el buque faro Goodwin, que carecía de armamento. Su escolta de Bf 109 se anotó la destrucción de cuatro cazas británicos por la pérdida de uno solo de ellos.

Al día siguiente, los dos *Gruppen* sí lograron llegar a sus objetivos asignados. En el ataque a Hawkinge, el IV.(St)/LG 1 perdió dos aparatos derribados por Hurricane I del Sqn. Núm. 501, que habían despegado en alerta unos 30 minutos antes. Aunque este ataque fue interceptado justo cuando los Stuka estaban estableciendo la formación previa al picado, 26 Ju 87 del II./StG 1 sí lograron bombardear el aeródromo avanzado de Lympne sin ninguna oposición. Ambos *Gruppen* emplearon principalmente bombas pequeñas de fragmentación de 50 kg, con el fin de destruir los aviones en el suelo sin dejar inservibles los aeródromos para su futuro uso. Esta vez no fue culpa de un fallo del servicio de inteligencia el que ambos aeródromos estuviesen vacíos de aviones en el momento de los ataques.

Aquella misma tarde, el VIII.*Fliegerkorps* regresó a sus antiguas zonas de castigo cuando aproximadamente 40 Ju 87R del I./StG 1 y del II./StG 2, con una fuerte escolta de 60 Bf 109E de los JG 27 y 53 y 20 Bf 110C del V./LG 2, pusieron rumbo a Portland. Allí se encontraron con Hurricane I de los Sqn. Núm. 87 y 213 y Spitfire I del Sqn. Núm. 234; fue de nuevo el II./StG 2 el que sufrió más pérdidas, pues tres de sus aviones no lograron regresar y el I./StG 1 tuvo un único derribo; tres de estos derribos fueron obra del Sqn. Núm. 87, y uno del Núm. 213.

Hasta el momento, en el transcurso de esta última semana de la batalla, los Stuka no habían logrado su objetivo de forzar a los cazas de la RAF a abandonar sus aeródromos avanzados. Pero tampoco habían sufrido bajas especialmente elevadas (con la excepción del desafortunado II./StG 2 del Hptm Enneccerus). Las siguientes 72 horas serían muy distintas.

El 16 de agosto fueron el I. y el III./StG 2 quienes efectuaron un ataque a mediodía con más de 100 aviones (incluyendo una escolta de Bf 109E del II./JG 2) contra la punta este de la isla de Wight. Al acercarse a tierra, el avión más avanzado lanzó unas bengalas para indicar a la formación que se dividiese. Mientras



La climatología impropia de agosto causó estragos en muchos de los campos de aterrizaje adelantados de la Luftwaffe, preparados de forma rudimentaria. El I./StG 77 en el Mesul-Angat, en Normandía, no pudo zafarse de estos problemas, y vemos aquí al *Dora-Heinrich* de la 1.Staffel apoyado en el morro tras enterrar una rueda durante el aterrizaje, al regresar de un ataque sobre el sur de Inglaterra. En la jerga de la Luftwaffe, esta postura algo indigna se denominaba "Fliegerdenkmal" ("El monumento al aviador").

dos *Ketten* de Ju 87 se separaban por la izquierda para atacar la estación de radar CH (Chain Home) de Ventnor en la propia isla (que ya había sufrido daños por el ataque de Ju 88 cuatro días antes), y el I./StG 3 ponía rumbo cruzando Spithead hacia la estación aeronaval de Lee-on-Solent, el grueso de la formación mantuvo rumbo nordeste hacia la estación de sector del Mando de Caza en Tangmere.

Aunque la mayoría de los cazas del aeródromo habían despegado al recibir la alerta, no fueron capaces de evitar que los dos *Gruppen* del StG 2 llevasen a cabo un ataque "de libro de texto". Aullando con el sol tras ellos mientras picaban, Stuka tras Stuka fueron plantando sus bombas con extraordinaria precisión. Alcanzaron a todos y cada uno de los hangares de Tangmere de forma sucesiva, junto con muchos otros edificios y almacenes de la estación. También destruyeron varios cazas que estaban en reparación, y destruyeron o dañaron los ocho aviones de la Unidad Nocturna de Cazas de Interceptación (siete Blenheim equipados con radares y el primer caza nocturno Beaufighter de la RAF). Veinte miembros del personal de servicio y civil murieron entre la devastación.

Los cazas defensores (Hurricane I de los Sqn. Núm. 1, 43 y 601 y Spitfire I del Sqn. Núm. 602) no fueron capaces de detener la masacre, pero atraparon a los Stukas en su momento más vulnerable – mientras se recuperaban, intentaban reagruparse y escapar lo mejor posible. Tres Ju 87 del I.*Gruppe* fueron derribados rápidamente por el Sqn. Núm. 43, mientras que el doble de aparatos (principalmente del III./StG 2) fueron destruidos sobre el Canal, el último de ellos ya casi en la costa de Normandía. De nuevo, otros tantos o más quedaron dañados, cuatro regresaron a Francia con tripulantes muertos o heridos a bordo (entre éstos se encontraba un único aparato del I./StG 3).

Fue una lección saludable. La falta de un "espacio aéreo hostil" en España, y la carencia de una oposición de cazas organizada y constante desde entonces, no había preparado a los partidarios del Stuka dentro del Alto Mando de la Luftwaffe para tales pérdidas, como las que su apreciada "artillería volante" estaba empezando a sufrir en este su nuevo cometido de largo alcance. Hasta sus más firmes defensores se veían obligados a reconocer que el Stuka no podía usarse como arma estratégica si se topaba con una defensa contundente – durante la operación en Tangmere, los pilotos de Spitfire del Sqn. Núm. 602 mantuvieron ocupados a los Bf 109 de escolta mientras las unidades de Hurricane acosaban a los Ju 87. Otro revés como éste bastaría para escribir *finis* en la carrera del Stuka en el oeste. Y dicho revés –incluso más sangriento que las secuelas de Tangmere– estaba a tan sólo 48 horas de distancia.

Tras la intensa actividad de los dos días anteriores, el 17 de agosto trajo una calma bien recibida. Durante el día, la Luftwaffe se limitó a efectuar vuelos de reconocimiento, y la única pérdida en combate fue un avión de ataque nocturno Ju 88 del 4./NJG I, derribado cerca del Humber por un Blenheim del Sqn. Núm. 29 a primera hora de la mañana. Sin embargo, el domingo 18 de agosto, la Luftwaffe estaba dispuesta a vengarse en un último intento de destruir al Mando de Caza. Sus principales objetivos eran los aeródromos, dedicando menos esfuerzo contra las estaciones de radar. Y en el que sería "El Día más Duro" de toda la batalla, ninguna unidad recibió un golpe peor que la *Stukageschwader* 77 del Major Von Schönborn-Wiesentheid.

Estaban implicados los tres *Gruppen*, el I. y el II./StG 77 (con 28 Stuka cada uno) atacarían los aeródromos de Thorney Island y de Ford respectivamente, mientras que al III.*Gruppe* (31 aviones) se le asignó la estación de radar CH de Poling. Para reforzarles, el I./StG 3 (con 22 Ju 87) atacaría el aeródromo de Gosport. Los cuatro *Gruppen* se agruparon sobre Cherburgo a las 13.45 y pusieron rumbo hacia el norte para reunirse con una numerosa escolta de cazas Bf 109E (70 del JG 27 y 32 del JG 53). Se trataba del mayor número de Ju 87 (109 en total) visto nunca sobre Gran Bretaña. El III./StG 77 iba en cabeza, mandado por el *Gruppenkommandeur* Hptm Helmut Bode quien, al haber comenzado su carrera en la aviación como piloto de reconocimiento marítimo de largo alcance, apenas le daba importancia al salto de 120 kilómetros atravesando el Canal que debían realizar. Junto al extremo este de la isla de Wight se dio la señal y los *Stukagruppen* comenzaron a separarse, yendo cada uno hacia sus objetivos asignados.



Helmut Bode fue instructor de vuelo antes de la guerra, y sirvió primero como piloto de reconocimiento marítimo antes de unirse al arma de Stuka. Dirigió el III./StG 77 desde su formación en 1940 hasta agosto de 1942, y aquí aparece retratado con la graduación de Major ya más avanzada la guerra, con la Cruz de Caballero concedida en octubre de 1941.

Aunque unos 68 cazas de la RAF (de los Sqn. Núm. 601, 43, 602, 152, 234, 213 y 609, además de dos Hurricane I del FIU) se dirigían contra la flota aérea que se aproximaba (cuya fuerza total ascendía a cuatro veces esa cifra de aparatos), tres de los cuatro *Stukagruppen* lograron llevar a cabo sus ataques sin trabas por parte de los cazas enemigos. Sólo interceptaron al I./StG 77 del Hptm Herbert Meisel, cuando dos escuadrones de Hurricane (Núm. 43 y 601) cayeron sobre ellos justo en plena maniobra de colocación para efectuar los picados contra Thorney Island.

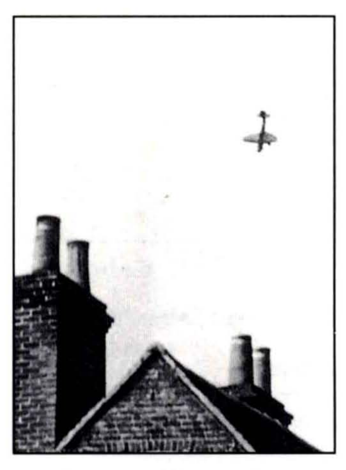
En el transcurso de cinco minutos cayeron derribados diez Stuka, incluyendo el de Meisel, y cinco quedaron dañados. De los 56 hombres que salieron a primera hora de la tarde de Caen formando parte del I./StG 77, unos 17 murieron o fueron heridos mortalmente (incluido Meisel), cinco fueron hechos prisioneros de guerra y seis lograron regresar a Francia a pesar de sus heridas.

A unos 25 kilómetros más al este, el ataque devastador del II./StG 77 sobre Ford se encontró con muy poca oposición. Este aeródromo sufrió más pérdidas que los otros tres objetivos juntos, derribaron dos hangares, el parque de M/T, depósitos de combustible y aceite, almacenes y muchos otros edificios, dañaron 39 aviones –13 de ellos sin posibilidad de reparación– y murieron 28 miembros del personal. Cuando los Stuka ya cruzaban la costa de vuelta, cerca de Bognor, fueron sorprendidos por 12 Spitfire I del Sqn. Núm. 602 que habían despegado tarde de Westhampnett. Dos de los Ju 87 fueron derribados de inmediato sobre el Canal, mientras que otros dos quedaron dañados, uno efectuó un aterrizaje forzoso en un campo de golf, en las afueras de Littlehampton, y el otro se estrelló cerca de Barfleur, tras llegar renqueando hasta Francia. Las pérdidas podrían haber sido mucho mayores si no llega a ser por la rápida intervención de sus escoltas del JG 27, que redujeron de un plumazo el número de Spitfire atacantes en cuatro.



En la retaguardia de la formación del StG 77 del 18 de agosto estaba el I.Gruppe, bajo el mando del Hptm Herbert Meisel. Se les asignó el ataque a Thorney Island, y esta unidad perdió diez Stuka a manos de los defensores de la RAF. El aparato de Meisel cayó derribado al mar cerca de Selsey Bill.

Justo al otro lado del río Arun desde Ford, la estación de radar CH de Poling era el objetivo del III./StG 77 del Major Bode. Su unidad también logró efectuar el ataque sin que apareciesen cazas enemigos, pero luego también se toparon con el Sqn. Núm. 602 mientras escapaban por Bognor tras el II.*Gruppe*. Un solo Stuka cayó derribado por el as de 7 victorias Sgt Basil Whall, pero no antes de que el Unoff Schwemmer, encargado de la flexible ametralladora MG 15 de 7,9 mm con que con-



Probablemente ésta sea la imagen que más ha perdurado de toda la Batalla de Inglaterra, uno de los desafortunados aparatos del I./StG 77 del Hptm Meisel, cuando la cámara recogió sus últimos instantes mientras se precipitaba hacia la destrucción en un campo de labranza cerca de Chichester...

taba el avión, hubiese logrado dañar el motor del Spitfire; luego murió al estrellarse junto con su piloto el Unoff Moll, en el mar cerca de Littlehampton. Whall tuvo más fortuna y logró efectuar un aterrizaje forzoso junto a la playa de Bognor Regis. De los tres Stuka dañados, uno se estrelló ya en Francia y sus dos tripulantes murieron.

Solamente el I./StG 3, situado más al oeste y cuyo objetivo era Gosport, pudo efectuar su ataque sin intromisión de los defensores.

Para el StG 77, el coste final de las acciones del día fue de 17 aviones derribados o destruidos, con otros siete dañados. De un plumazo, se acabó la participación del Stuka en la Batalla de Inglaterra, y se desvaneció el espejismo de su temible reputación ganada en Polonia y Francia. Y todo el esfuerzo había sido en vano, porque una vez más la inteligencia de la Luftwaffe había errado: ni uno de los tres aeródromos atacados era una base del Mando de Caza. En Ford, por ejemplo, los 13 aparatos destruidos eran principalmente una docena de biplanos de la Aviación de la Flota, ¡cinco Swordfish, cinco Shark y dos Albacor!

Tras las pérdidas sufridas el 18 de agosto, el VIII.*Fliegerkorps* fue transferido hacia el este bajo el control de la *Luftflotte* 2. Concentrados en Pas de Calais, permanecieron allí el resto de la Batalla como una especie de "espantapájaros" aeronáutico, con la amenaza de su mera presencia, y sirviendo de señal a los británicos de que la invasión era inminente. Pero la realidad era otra. Durante la Batalla de Francia, los Stuka no llegaron a la frontera con Suiza porque no se les pidió que lo hicieran. En la Batalla de Inglaterra, no se adentraron en la zona central de la isla porque no pudieron. Y cuando llegó la operación *Seelöwe* (León de Mar), los planes para la invasión al otro lado del Canal fueron discretamente archivados por orden de Hitler, la mayor parte de los *Stukagruppen* se retiraron a la Patria de forma igualmente discreta.

Sin embargo, algunas *Staffeln* permanecieron en el norte de Francia, y durante la primera mitad de noviembre de 1940 efectuaron misiones esporádicas contra los convoyes que navegaban cerca de la costa de Kent. En la primera de estas salidas, el 1 de noviembre, 20 Ju 87B del StG 1 con base en St-Pol atacaron buques en los Estrechos de Dover y en el estuario del Támesis. Mientras su escolta del JG 26 lograba mantener a raya a los cazas de la RAF (Spitfire de los Sqn. Núm. 74 y 92), los Stuka hundieron dos pequeños buques de la RN, pero perdieron uno de sus aparatos (un avión de la 5.*Staffel* tripulado por los Gefreiter W. Karrach y M. Aulehner; el primero murió al estrellarse y al segundo lo rescató una lancha torpedera de la RN).

Seis días después, un avión del I./StG 3 sufrió daños durante un bombardeo sobre buques en el estuario del Támesis; el piloto del Stuka, el Lt Eberhard Morgenroth, resultó herido cuando su Stuka fue atacado por el as del Hurricane del Sqn. Núm. 249, el Plt Off T F Neil, quien se anotó el derribo del Ju 87B. Los artilleros del HMS *Egret,* que escoltaba al convoy, aseguraron también haber derribado un Stuka en el transcurso de este ataque, en el que se hundió el barco mercante de 1.700 toneladas SS *Astrologer*, y otro buque quedó dañado.

Un número menor de Ju 87 del *Gruppe* atacó también a los barcos que navegaban frente a Portsmouth aproximadamente al mismo tiempo que se produjo el ataque contra el convoy del estuario del Támesis, aunque en esta ocasión ningún buque resultó dañado. El Sqn. Núm. 145 intentó interceptar a los Stuka, pero les mantuvieron eficazmente a raya los Bf 109E

del I./JG 2, que derribaron al menos cinco Hurricane de esta unidad en cuestión de minutos.

El 8 de noviembre, el I./StG 3 y el IV.(St)/LG 1 enviaron unos cuarenta aviones cada uno (escoltados por el I./JG 51) contra los buques que se encontraban a lo largo de las costas del norte de Kent y de Essex. No se perdió ningún buque, aunque varios de ellos resultaron dañados incluyendo el destructor HMS *Winchester*.

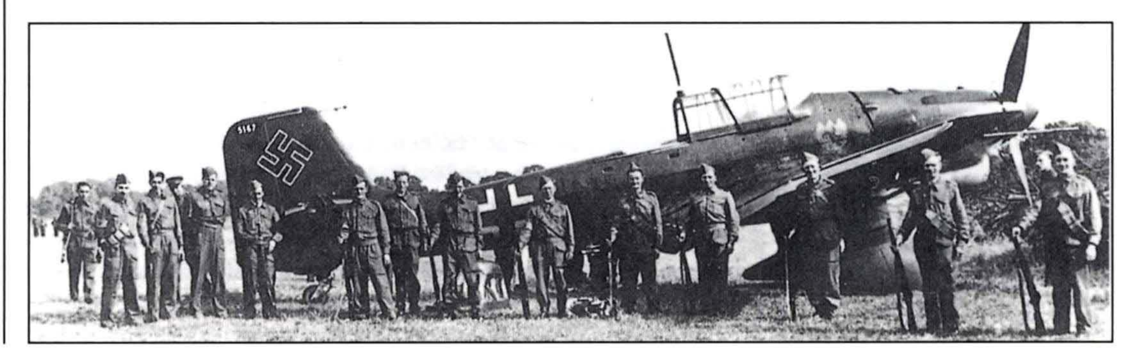
En diciembre, el StG 1 se desplazó a Ostende, en Bélgica, y a principios del nuevo año el Ju 87 inició el que sería el último acto de su campaña contra Gran Bretaña. Lo que se avecinaba distaba mucho de la ambiciosa tercera y última fase de sus planes en la batalla. Porque cuando reapareció el Stuka en enero de 1941 sobre Inglaterra, ya no era en grandes formaciones de "artillería volante" como punta de lanza de la futura invasión, sino por unidades sueltas, nunca más de tres aparatos a la vez, y bajo el manto de la oscuridad.

Las primeras incursiones documentadas ocurrieron en la noche del 15 al 16 de enero, cuando dos Stuka soltaron una bomba SC 1000 de alto poder explosivo cada uno sobre el sudeste de Londres, mientras un tercer avión tenía Dover como objetivo. Cuarenta y ocho horas después otro trío atacó la capital y dos más regresaron a la noche siguiente. Tras esto, el mal tiempo detuvo las operaciones. Los Stuka volvieron a aparecer poco después del amanecer del 5 de febrero, cuando un aparato del 2./StG 1 atacó y hundió el arrastrero de la RN *Tourmaline* frente a la costa de Kent, pero pagando un alto precio puesto que cayó víctima de un cuarteto de Spitfire del Sqn. Núm. 92 que escoltaban un convoy.

En la noche del 11 al 12 de febrero, el arrastrero de la RN *Eager* vengó la pérdida de su barco gemelo al derribar un avión de la 5.*Staffel* durante una misión nocturna de bombardeo en picado sobre los astilleros navales de Chatham. Y a la noche siguiente, no logró volver un avión de la 9.*Staffel* de otra misión similar sobre el estuario del Támesis, aunque en esta ocasión los defensores no se anotaron ningún derribo. Por ello, el Fw F. Lewandowski y el Unoff L. Rener se registraron simplemente como desaparecidos en el "J9+LL".

Ésta fue la última pérdida registrada de un Ju 87 sobre el Reino Unido. La primera parte de la carrera bélica de una máquina que causó pavor desde Varsovia hasta Dunquerque terminaba así, no con un gran golpe, sino más bien con un gemido. Sin embargo, mientras las aguas frías y oscuras del Támesis empezaban a tragarse la panza negra de aquel *Berta* del 9./StG I, los cielos azules del Mediterráneo ya eran testigos de la resurrección del Stuka. Pero esa, como ya se ha dicho en otras ocasiones, es otra historia.

El Ju 87B-1, 'S2+ UN' del 5./StG 77, que hubo de efectuar un aterrizaje forzoso en el campo de golf Ham Manor en Angmering, cerca de Littlehampton, tras el ataque sobre Ford. Ambos tripulantes quedaron gravemente heridos por los disparos del Spitfire I del Sgt Basil Whall, del Sqn. Nº. 602 – este piloto derribaría después un aparato del III./StG 77, pero él mismo fue derribado en ese combate



APÉNDICES

ÓRDENES DE COMBATE

Polonia, 1 septiembre 1939

Luftflotte 3 (Roth en las cercanías de Nuremberg) Gen. der Flieger Hugo Sperrle

6.Fliegerdivision : Generalmajor Otto Dessloch

III./St.G 51	Wertheim	Maj. Von Klitzing	Ju 87B	31-29

Luftflotte 1 (Stettin-Henningsholm) : Gen. der Flieger Albert Kesselring

1.Fliegerdivision : Generalleutnant Ulrich Grauert

II./St..G 2	Stolp-Reitz	Haupt. Schmidt	Ju 87B	35-34
III./St.G2	Stolp-West	Haupt. Ott	Ju 87B	36-34
IV.(St)/LG 1	Stolp-Reitz	Haupt. Kögel	Ju 87B	39-37
4.(St)/Tr.Gr 186	Stolp-West	Haupt. Blattner	Ju 87B/C	12-12

Luftwaffenkommando Ostpreussen : Generalleutenant Wilhelm Wimmer

I.St.G 1	Elbing	Haupt. Hozzel	Ju 87B	38-38

Luftflotte 4 (Reichenbach/Silesie) Gen. der Flieger Alexander Löhr

2.Fliegerdivision : Generalmajor Bruno Loerzer

I./St.G 2	Nieder-Ellguth	Maj. Dinort	Ju 87B	38-37

Fliegerführer z.b.V : Generalmajor Wolfram *Freiherr* von Richthofen

Stab St..G 77	Neudorf	Oberst. Schwartzkopff	Ju 87B	3-3
I./St.G 77	Ottmuth	Haupt. Von Dalwigk	Ju 87B	39-34
II./St.G 77	Neudorf	Haupt. Von Schönbom	Ju 87B	39-38
I./St.G 76	Nieder-Ellguth	Haupt. Sigel	Ju 87B	36-28

Los Países Bajos y Francia : 10 de mayo de 1940

Luftflotte 2 (Münster) Gen. Der Flieger Albert Kesselring

VIII.Fliegerkorps : Generalmajor *Freiherr* von Richthofen

Stab St.G 2	Colonia-Ostheim	Major Dinort	Ju 87B	3-3
I./St.G 2	Colonia-Ostheim	Haupt. Hitschhold	Ju 87B	40-23
III./St.G 2	Növenich	Maj. Von Schönbom	Ju 87B	38-27
I./StG 76	Colonia-Ostheim	Haupt. Sigel	Ju 87B	39-34
Stab St.G 77	Colonia-Butzweilerhof	Oberst. Schwartzkopff	Ju 87B	4-3
I./St.G 77	Colonia-Butzweilerhof	Haupt. Von Dalwigk	Ju 87B	39-31
II./St.G 77	Colonia-Butzweilerhof	Haupt. Plewig	Ju 87B	39-30
IV.(St)/LG 1	Duisbourg	Haupt. Kösl	Ju 87B	39-37

Luftflotte 3 (Bad Orb) Gen. Der Flieger Hugo Sperrle

I.Fliegerkorps : Gen. Der Flieger Ulrich Grauert

III./St.G 51	Colonia-Wahn	Maj. Von Klitzing	Ju 87B	39-31

II.Fliegerkorps : Generalleutnant Bruno Loerzer

Stab St.G 1	Siegburg	Oberst. Baier	Ju 87B	3-3
II./St.G 2	Siegburg	Maj. Enneccerus	Ju 87B	38-33
I.(St)/Tr.Gr 186	Hemweiler	Haupt. Hagen	Ju 87B	39-36

Batalla de Inglaterra : 13 de agosto de 1940

Luftflotte 2 (Bruselas) Generalfeldmarschall Albert Kesselring

II.Fliegerkorps : Gen. der Flieger Bruno Loerzer

II./St.G 1 (III./St.G 51)	Norrent-Fontès	Haupt. Keil	Ju 87B	38-30
IV.(St)/LG 1	Tramecourt	Haupt. Von Brauchitsch	Ju 87B	36-28

Luftflotte 3 (París) Generalfeldmarschall Hugo Sperrle

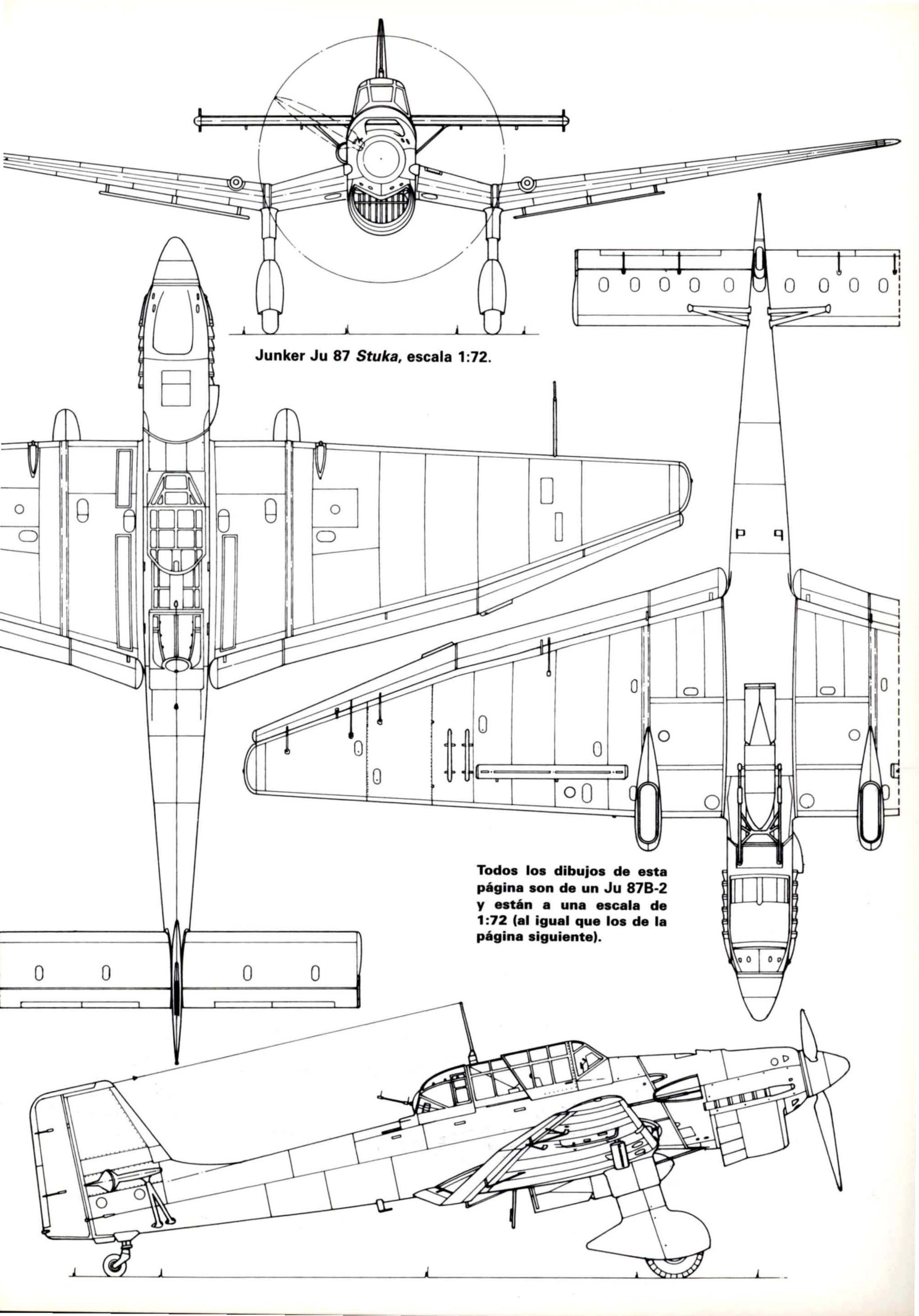
VIII.Fliegerkorps : Gen. der Flieger Wolfram von Richthofen

Stab St.G 1	Angers	Maj. Hagen	Ju 87B	3-2
I./St.G 1	Angers	Maj. Hozzel	Ju 87R	39-27
III./St.G 1 (I.(St)/Tr.Gr 186)	Angers	Haupt. Mahlke	Ju 87B	38-26
Stab St.G 2	St Malo	Maj. Dinort	Ju 87B	4-3
I./St.G 2	St Malo	Haupt. Hitschhold	Ju 87B	35-29
II./St.G 2	Lannion	Haupt. Enneccerus	Ju 87B	2-2
			Ju 87R	37-31
III./St.G 2	–	Haupt. Brücker	Ju 87B	–
Stab St.G 3	Caen	–	Ju 87B	5-2
I./St.G 3 (I./St.G 76)	Caen	Haupt. Sigel	Ju 87B	24-14
Stab St.G 77	Caen	Maj. Von Schönbom	Ju 87B	4-3
I./St.G 77	Caen	Haupt. Meisel	Ju 87B	36-33
II./St.G 77	Caen	–	Ju 87B	37-25
III./St.G 77 (II./KG 76)	Caen	Haupt. Bode	Ju 87B	38-37

PILOTOS DE STUKAGESCHWADER CONDECORADOS CON LA CRUZ DE CABALLERO EN 1940

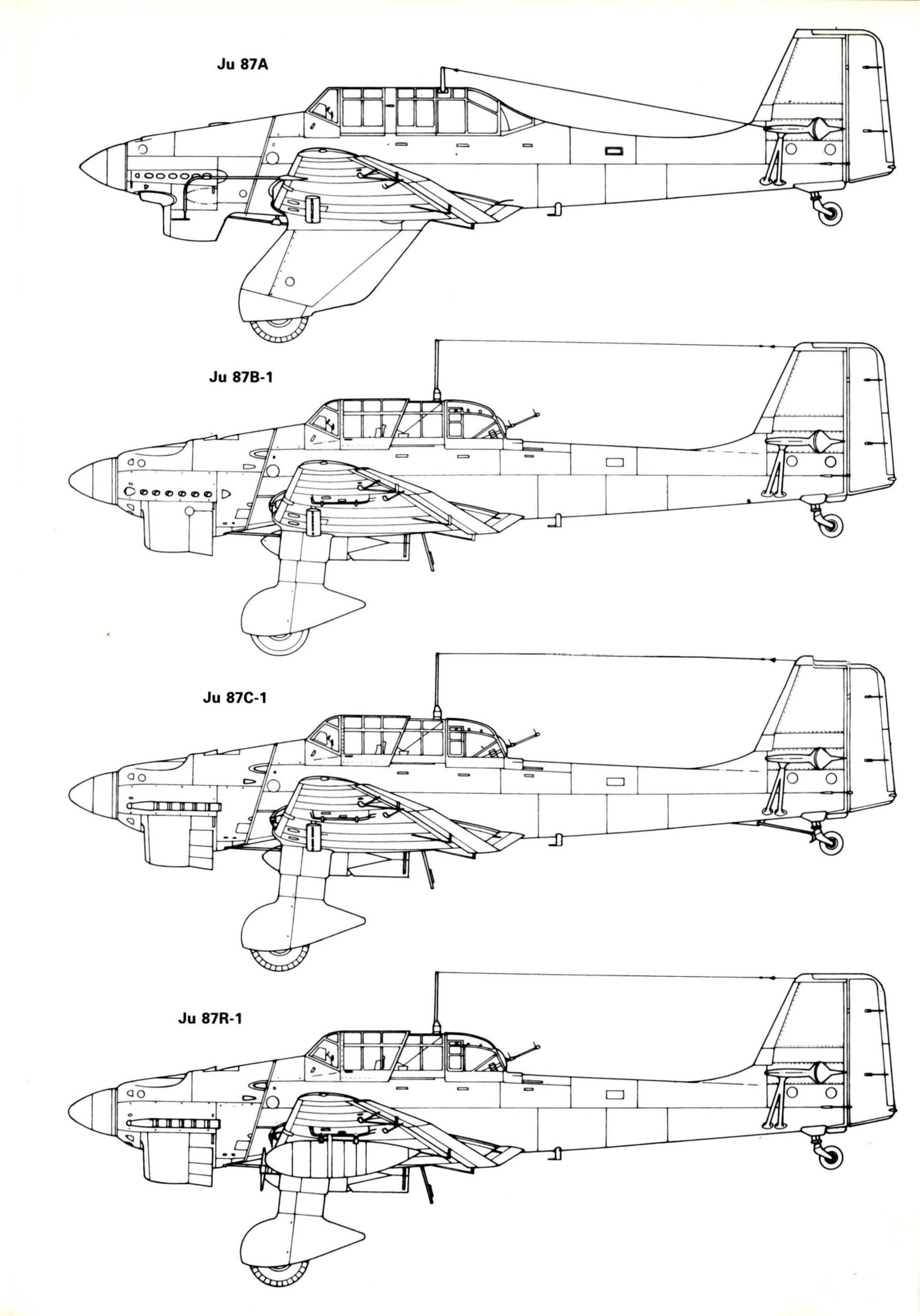
N°	Nombre	Fecha de la concesión	Destino
1	Hozzel, Hauptmann Paul-Werner	08/05/40	
2	Möbus, Leutnant Martin	08/05/40	2/6/1944 (+)
3	Schaefer, Oberleutnant Elmar	08/05/40	
4	Grenzel, Unteroffizier Gerhard	08/05/40	10/1/41 (D)
5	Dinort, Major Oskar	20/06/40	
6	von Dalwigk zu Lichtenfels, Hauptmann Friedrich-Karl *Freiherr*	21/7/40 *	9/07/40 (T)
7	Enneccerus, Hauptmann Walter	21/07/40	
8	Hagen, major Walter	21/07/40	
9	Hitschhold, Hauptmann Hubertus	21/07/40	
10	von Schönbom-Wiesentheid, Major Clemens *Graf*	21/07/40	30/08/44(+)
11	Sigel, Hauptmann Walter	21/07/40	08/05/44(+)
12	Keil, Hauptmann Anton	19/08/40	29/08/41(T)
13	Brandenburg, Oberleutnant Johannes	18/09/40	28/02/42(T)
14	Schwartzkopff, Oberst Gunther	24/11/40*	14/05/40(T)
15	Plewig, Hauptmann Waldemar	14/12/40	08/08/40(P)

*	a título póstumo
T	muerto en combate
D	alcanzado en combate
P	prisionero de guerra
+	muerto mientras estaba en servicio activo



Junker Ju 87 *Stuka*, escala 1:72.

Todos los dibujos de esta página son de un Ju 87B-2 y están a una escala de 1:72 (al igual que los de la página siguiente).


Ju 87A
Ju 87B-1
Ju 87C-1
Ju 87R-1



El Ju 87 fue el arma más temida del arsenal alemán durante el primer año de la II Guerra Mundial, y la Luftwaffe la empleó con efectos mortíferos durante la *Blitzkrieg* entre septiembre de 1939 y junio de 1940. A pesar de ser vulnerable a los cazas enemigos por su poca velocidad en vuelo nivelado y falta de maniobrabilidad en general, el Ju 87 vino a simbolizar el poder de la Alemania Nazi, cuando un mero puñado de Stukageschwader, en apoyo de la Wehrmacht en su empuje desde la Patria, causó grandes estragos entre las fuerzas aliadas. Este libro describe la historia del bombardero en picado de la Luftwaffe, en servicio operativo desde sus primeros días en la Legión Cóndor hasta sus misiones más desafortunadas contra Inglaterra en el verano de 1940. También incluye relatos de primera mano sobre el combate, por parte de tripulantes de Stuka de aquella época, con explicaciones sobre el entrenamiento y las tácticas empleadas, así como descripciones acerca de la forma de pilotaje del Ju 87 en combate.

